



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 158]
No. 158]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, जून 10, 2010/ज्येष्ठ 20, 1932
NEW DELHI, THURSDAY, JUNE 10, 2010/JYAISTHA 20, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 7 जून, 2010

सं. टीएएमपी/57/2008-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, मुरुगांव पत्तन न्यास से प्राप्त उसके दरमान के सामान्य संशोधन संबंधी प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/57/2008-एमओपीटी

मुरुगांव पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(दिनांक 14 मई, 2010 को पारित)

यह मामला मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से उसके दरमानों को सामान्य संशोधन करने के संबंध में प्राप्त हुआ है।

2. मुरुगांव पत्तन न्यास के विद्यमान दरमानों को अंतिम बार दिनांक 30.10.2006 के आदेश तहत इस प्रकाशित करने हेतु अनुमोदित किया गया था। दरमानों की वैधता 31.03.2009 तक थी।

3. एम.ओ.पी.टी ने अपने पत्र दिनांक 23.12.2008 के तहत विहित प्रपत्र में मसौदा दरमानों सहित दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव भेजा है।

4.1. एम.ओ.पी.टी द्वारा प्रस्तावित दरमानों की विशेष मदों को एतद्वारा समझाया गया है।

(I) वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए प्रशुल्कों को संशोधित करने के मुख्य कारण-

- (i) लागत वसूली सिद्धांतों का अनुप्रयोग करते हुए एकल सिगमेंटों से प्रचालन की दृढ़त लागतों को पूर्ण करना।
- (ii) विद्यमान पत्तन अवसंरचनाओं के निर्माण, अपग्रेड की बढ़ती आवश्यकताओं से निपटने के लिए आंतरिक स्रोतों का पर्याप्त विकास करना।

(II) लागत विवरण

- (i) संस्थापित 30 एम टी क्षमता के मद्दे वर्ष 2007-08 के दौरान सम्मूलाया गया कुल यातायात 35.13 मि टन रहा। संशोधित प्राक्कलन अनुसार वर्ष 2008-09 में पत्तन 35.5 मि टन की सम्मूलाई करने का इरादा रखता है जिसमें से 4.5 मि टन कार्गो साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एम डब्लू पी एल) से अपेक्षित है।
- (ii) वर्ष 2008-09 तक 07-10 की आय और व्यय संशोधित प्राक्कलन तथा बजट प्राक्कलन अनुसार है पिछले वर्षों के प्राक्कलन की तुलना में वर्ष 2010-11 से 2011-12 के उत्तरवर्ती वर्षों के लिए प्रचालन लागत पर 5.45 % की दर से वार्षिक वृद्धि लागू की गई है।
- (iii) मार्गनिर्देशों के अनुसरण में इस्क्रो लेखा बनाया गया है और कुछ परिसम्पतियों का वित्तपोषण/चिन्हीकरण इस खाते से किया गया है। इस्क्रो लेखा के शेष का विवरण निम्नवत है:

क्रम सं	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
(i)	वित्तीय वर्ष के अंतिम दिन का शेष	712.71	1432.89	1763.52	723.52	461.52
(ii)	वर्ष के दौरान परिवर्धन	720.18	1330.63	1260.00	1238.00	1349.00
(iii)	पत्तन अवसंरचना के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए विलंब लेखा से निर्देश	0.00	1000.00	2300.00	1500.00	0.00
(iv)	वित्तीय वर्ष के अंतिम दिन का शेष	1432.89	1763.52	723.52	461.52	1810.52

(iv) प्रशुल्क दिशा निर्देशों के अनुसार व्यापार तथा व्यापार संबद्ध परिसम्पतियों पर क्रमश 16 प्रतिशत तथा 6.35 प्रतिशत की दर से आरओसीई हेतु विचार किया गया है।

(v) (क) वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान सकल ब्लॉक परिसम्पतियों के लिए प्रस्तावित परिवर्धन क्रमश: 4282.73 लाख रुपए, 8246.50 लाख रुपए तथा 4918.00 लाख रुपए है। तीन वर्षों के दौरान प्रस्तावित परिवर्तनों का विवरण एमओपीटी ने प्रस्तुत किया है।

(ख) पत्तन ने प्रस्तुत किया है कि पूंजीगत परियोजनाएं तथा अवसंरचनात्मक विकास योजनाएं सरकारी या अन्य निगमित एजेंसियों से कोई वित्तीय अनुदान लिए बिना अपनी आंतरिक संसाधनों से वित्त पोषित हैं। यांत्रिक अयस्क समूहलाई संयंत्र (एमओएचपी) जो काफी पहले वर्ष 1978/79 में संस्थापित किया गया था का इस्तेमाल उसकी समयावधि से अधिक हुआ है और अब उसे प्रतिस्थापित किया जाना है। निर्णय लिया गया है कि 221 करोड़ रुपये की कुल लागत पर चरणबद्ध तरीके से संपूर्ण एमओएचपी का पुनरुद्धार किया जाएगा। वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के अगले तीन वर्षों के लिए योजनागत व्यय क्रमशः 71 करोड़ रुपये, 150 करोड़ रुपये और 117 करोड़ रुपये हैं। पूंजीगत योजना के लिए आंतरिक संसाधन पर्याप्त नहीं हैं। इस आवश्यकता की पूर्ति हेतु पत्तन को भारी ऋण लेना होगा।

(vi) दिनांक 31 मार्च 2006 तक प्रोदभूत पेन्शन देयता की पूर्ति हेतु प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क संशोधन में एसओआर में अधिसूचित सभी प्रभारों पर 7 प्रतिशत की विशेष उगाही अनुमोदित की है। विशेष उगाही दिनांक 26.12.2006 से दि. 31.03.2009 तक वसूल की जानी है।

पत्तन ने वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के दौरान 432.15 लाख रुपये तथा 1312.41 लाख रुपये अर्जित किए हैं। और दि. 31.03.2009 तक 1358.49 लाख रुपये अर्जित करने का प्राक्कलन है। पत्तन के अनुरोध पर एलआईसी द्वारा किया गए बीमांकिक मूल्यांकन के अनुसार दि. 31.03.2008 तक पेंशन देयता 35287 लाख रुपये है (उनकी दि 13 अक्टूबर 2008 तथा 24 नवंबर 2008 की रिपोर्ट के अनुसार) दिनांक 31.03.2008 तक पेंशन निधि में शेष राशि 19381.81 लाख रुपये है। आगे चूंकि पंतन की वेतन संरचना संशोधन हेतु देय है अतः संशोधित वेतन संरचना के कार्यान्वयन से पेंशन देयता में वृद्धि होगी। अतः प्राधिकरण के अनुमोदन की प्रत्याशा में इस प्रशुल्क मद से आय को मौजूदा स्तर तक मान्यता दी गई है।

(vii) एलआईसी की दि. 6 अक्टूबर 2008 की रिपोर्ट के अनुसार दि. 31 मार्च 2008 तक ग्रेच्युटी भुगतान के मद्दे देयता 3538.37 करोड़ रुपये है। संशोधित वेतन संरचना के कार्यान्वयन से इस देयता में वृद्धि होगी। इसे देखते हुए वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान प्रति वर्ष 250 लाख रुपये का योगदान प्रस्तावित है।

4.2. पत्तन के लिए संपूर्ण तथा विभिन्न प्रमुख कार्यकलापों व उप कार्यकलापों के लिए लागत विवरणी प्रस्तुत की गई है। मुख्य कार्यकलापों / उप कार्यकलापों का समय अधिशेष / घाटा स्थिति तथा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि को नीचे विवरण में प्रस्तुत किया गया है -

क्रम सं	कार्यकलाप/उप कार्यकलाप	अधिशेष घाटा 2009-10		अधिशेष घाटा 2010-11		अधिशेष घाटा 2011-12		कुल अधिशेष घाटा	औसत प्रतिशत	प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन
		लाख रुपये में	आय की प्रतिशत	लाख रुपये में	आय की प्रतिशत	लाख रुपये में	आय की प्रतिशत	लाख रुपये में	आय की प्रतिशत	
1	पत्तन संपूर्णतया	5732.30	22.21	6668.17	24.52	8201.48	29.33	20601.95	25.35	
2	नीभार/कंटेनर समूहलाई कार्यकलाप	2240.76	14.66	2902.79	18.21	4369.04	26.89	9512.59	19.92	
(i)	अयस्क समूहलाई कार्य	3666.85	37.34	4692.09	46.96	6190.72	61.12	14549.66	48.47	40% वृद्धि

(क)	एमओएचपी	5388.10	84.34	6582.74	97.92	8218.92	116.19	20189.76	99.48	
(ख)	सरणी में अयस्क	1721.25		1890.65		2028.20		5640.10		
(ii)	सामान्य नौभार	60.52	3.87	135.77	8.07	146.11	8.41	34.24	6.78	कोई वृद्धि नहीं
(iii)	वेअर हाउसिंग	179.92	268.54	177.93	265.57	169.74	249.62	527.59	261.25	40% वृद्धि
(iv)	पीओएल	670.18	77.48	700.60	77.50	730.76	77.49	2101.54	77.49	कोई वृद्धि नहीं
(v)	सीएचएलडी	875.31	29.52	1130.87	34.31	1114.56	33.05	3120.74	32.29	कोई वृद्धि नहीं
3	जहाज संबंध कार्य	3979.20	54.26	4247.40	53.51	4365.18	52.76	12591.78	53.52	40% वृद्धि
(i)	बयिंग व मूरिंग	781.15	32.17	825.33	32.88	713.51	27.08	2319.99	30.17	
(ii)	पायलटज व टाविंग	1412.65	38.22	1175.50	28.54	1245.63	29.25	3833.78	32	
(iii)	पत्तन सेवारं	1588.49	134.54	2042.76	159.71	2192.83	162.69	5824.08	152.31	
(iv)	जलापूर्ति	196.90	690.89	203.82	679.39	213.21	710.71	613.93	693.64	
4	रेल	1118.96	48.82	1200.86	50.16	1302.06	52.21	3621.88	50.40	40 वृद्धि
5	संपदा	631.31	70.01	718.82	77.63	769.39	80.88	2119.52	76.17	

4.3. संक्षेप में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में वृद्धि / कमी निम्नवत है -

- (i) उप कार्यकलाप यथा सामान्य नौभार, पीओएल, तथा नौभार सम्मूहलाई श्रम कार्यकलाप स्वतः पूर्ण है और अधिशेष में है। अतः इन कार्यकलापों के लिए कोई उर्ध्वमुखी संशोधन प्रस्तावित नहीं है।
- (ii) पत्तन में अयस्क सम्मूहलाई कार्यकलापों में 48.48 प्रतिशत की सीमा तक घाटा में है जबकि एमओएचपी में अयस्क सम्मूहलाई कार्य में 99.49 प्रतिशत तक की सीमा तक घाटे में है। एमओएचपी के अलावा अयस्क/गुटिकाओं पर वार्फज के संबंध में 40 प्रतिशत की दर से उर्ध्वमुखी संशोधन प्रस्तावित है जिसमें एमओएचपी के सम्मूहलाई प्रभार शामिल है।
- (iii) पत्तन के प्रमुख कार्यकलाप तथा जहाजों के लिए गोदी प्रभार में (-) 53.52 प्रतिशत तक घाटा है। उप कार्यकलापों के भीतर क्रॉस पॉसिडाईजेशन की अनुमति है और रुपये मूल्य में प्रात्याशित बुझांकन व व्यापार क्षमता को ध्यान में रखते हुए मौजूदा पत्तन तथा गोदी प्रभारों में 40 प्रतिशत उर्ध्वमुखी संशोधन प्रस्तावित है।
- (iv) प्रशुल्क निर्देशों के अनुसरण में व्यापार प्रोन्नयन योजना के तहत, नवंबर 2008 से अप्रैल 2009 तक की अवधि के लिए मूरिंग डालफिन में नौभार सम्मूहलाई पर सीएचएलडी उगाही में 25 प्रतिशत की दर से छूट की अनुमति दी गई है। बशर्त कि बाद में पुनरीक्षण किया जाए। सीएचएलडी उगाही में छूट देने का उद्देश्य था कि मौजूदा यातायात को बनाए रखे क्योंकि पिछले वर्ष साफ मौसम के दौरान यातायात पणजी पत्तन की ओर उन्मुख हो गई थी क्योंकि वहां प्रशुल्क तुलनात्मक रूप से कम है।
- (v) संपदा किराए तथा वेयरहाउसिंग कार्यकलाप नौभार सम्मूहलाई व भंडारण के सहयोगी कार्यकलाप है अतः इनमें 76% तक (-) 2619 तक प्रशुल्क दर के मुकाबले मौजूदा दर में 40 प्रतिशत संशोधन प्रस्तावित है।

- (vi) मानसून अवधि में शास्तिक किरायों की छूट संबंधी अनुसूची 'ग' भण्डारण प्रभार के तहत विद्यमान नोट सं 3 को इस आधार पर हटाया जाना प्रस्तावित है कि अन्यथा पत्तन प्रयोक्ता लंबे समय तक नौभार को खाली नहीं करते हैं।
- (vii) दाबोली स्थित भूमि के लिए लाईसेंस शुल्क सपदा किराए में शामिल किए जाने का प्रस्ताव है।
- (viii) मौजूदा दरमानों में निर्धारित कुछ उपकरणों के किराया प्रभारों को हटाए जाने का प्रस्ताव है क्योंकि वे पत्तन में किराए हेतु उपलब्ध नहीं हैं।
- (ix) प्रस्तावित प्रःशुल्क में पत्तन ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान प्रति वर्ष 67 करोड़ रुपये का अतिरिक्त औसत राजस्व अर्जित करने का प्राक्कलन किया है। अतः उसने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि मौजूदा प्रस्ताव पर विचार करते समय वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान संचयित 76 करोड़ रुपये सकल घाटा को ध्यान में लें।
- (x) रेल संबंधी दर टैम्प के अधिकार के बाहर है तथापि, मौजूदा दर में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है क्योंकि प्रमुख कार्यकलाप स्वतः पर्याप्त है।

5.1 निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार एमओपीटी से प्राप्त दिनांक 23 दिसम्बर 2008 का प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ताओं / संगठन निकायों को उनके विचारार्थ परिचालित किया गया है। प्रयोक्ताओं / संगठन निकायों से प्राप्त मतों को फीडबैक जानकारी के रूप में एमओपीटी को प्रेषित किया गया। प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों के मतों पर एमओपीटी ने अपने मत प्रस्तुत किए हैं।

5.2 प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा दिए गए मतों पर प्रस्तुत कथित टिप्पणियों के अलावा एमओपीटी ने सामान्य टिप्पणियों की हैं जो संक्षेप में निम्नवत हैं

- (i) ट्रेड ने हालही में पत्तन को सूचित किया है कि निर्यातक चालू वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए लौह अयस्क निर्यात की प्रत्याशा कर रहे हैं और अतः पत्तन आरई 2008-09 के लिए 28.45 मिलियन टन लौह अयस्क का लक्ष्य रखने के लिए बाध्य है। तथापि वर्ष 2008-09 के दौरान एमओपीटी द्वारा करीब 35 लाख टन लौह अयस्क की सम्हलाई अपेक्षित है। यद्यपि यह स्पष्ट करना आवश्यक है कि लौह अयस्क की सम्हलाई से राजस्व में मात्र सीमान्त वृद्धि होगी क्योंकि घाट सं. 9 एमओएचपी में सम्हलाई गई मात्रा वर्ष 2007-08 की तुलना में सीमान्त रूप से अधिक है और वर्ष 2006-07 की तुलना में कम है किसी भी तरह से वर्ष 2009-10 में सम्हलाई गई लौह अयस्क की मात्रा का स्तर वर्ष 2009-10 और बाद में भी वैसा ही बने रहने की आशा नहीं है।
- (ii) चीनी मार्केट में लौह अयस्क की भारी मांग है और हालही के वर्षों में लौह अयस्क के दर आसमान को छू गए हैं। ऐसी अनुकूल परिस्थितियों काफी वर्षों तक बनी रही परन्तु इतने भारी लाभ के बावजूद भी ट्रेड ने एमओपीटी को कोई योगदान नहीं दिया। यह मात्र प्राधिकरण के सूचनार्थ है।
- (iii) पत्तन ने निर्णय लिया हुआ है कि 221 करोड़ रुपये की कुल लागत पर चरणबंध तरीके से संपूर्ण एमओएचपी का पुनरुद्धार किया जाना है। पत्तन को सरकार से

बजटीय सहायता लिए बिना अपनी आगामी योजनाओं व पत्तन विस्तार व आधुनिकीकरण पर भारी व्यय उठाना पड़ेगा, जिससे व्यापारी वर्ग को भी लागत कम करते हुए तथा कार्यक्षमता में वृद्धि कर अल्प तथा दीर्घकालिक अवधि में लाभ होगा। चार मार्गीय सड़क एनएच- 17बी, जो एमओपीटी के लिए पर्याप्त सड़क संयोजन के लिए आवश्यक है, के शेष 5.2 कि.मी कार्य पूरा होने पर एमओपीटी को वित्तीय वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के दौरान एनएचएआई व एमओपीटी के एसपीवी को अतिरिक्त 60 करोड़ रुपये का योगदान देना पड़ेगा। इस भारी रकम से पत्तन राजस्व में कमी आएगी।

(iv) यह भी उल्लेखनीय है कि महापत्तन न्यासों को अब आयकर की परिधि में लाया गया है अतः योजनागत/गैर योजनागत योजनाओं के कार्यान्वयन की पूर्ति हेतु पत्तन में आंतरिक संसाधनों में कमी हुई है।

(v) दिनांक 1 जनवरी 2007 से वेतन संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन कामगारों व अधिकारियों के वेतन व मजदूरी वृद्धि के कारण अतिरिक्त व्यय से पत्तन राजस्व पर भारी भार पड़ेगा और उसकी विकासात्मक योजनाओं पर भी काफी असर पड़ेगा।

(vi) यहां पर उल्लेख करना अनावश्यक है कि प्राधिकरण दरमानों के संशोधन हेतु निर्धारित प्रःशुल्क निर्देशों के अनुसरण में प्रस्ताव का मूल्यांकन करेगी जो प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए कॉस्ट प्लस एप्रोच पर आधारित है।

6.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक समीक्षा के आधार पर दि. 23 अप्रैल 2009 के पत्र के तहत एमओपीटी से अनुरोध किया था कि अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें। एमओपीटी ने अपने दि. 27 जून 2009 के पत्र के तहत अपेक्षित अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया था। एमओपीटी ने वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के लिए संशोधित लागत विवरणियां, संशोधित मसौदा (प्रस्तावित) दरमान व पूंजी व्यय प्रक्षेपणों के संदर्भ में विभिन्न दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं।

6.2. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरणों को नीचे सारणी में प्रस्तुत किया गया है।

क्रम सं	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी से प्राप्त जवाब
1.	वर्ष 2008-09 के संशोधित प्राक्कलन में किए गए प्रक्षेपणों के आधार पर वर्ष 2008-09 के लिए लागत विवरणी में प्राक्कलित कुल यातायात 35.50 मिलियन टन है। दि. 9 अप्रैल 2009 बिजनेस लाईन की रिपोर्टिंग व इंडियन पोर्ट्स एसोसिएशन की वेबसाइट में बताया गया है कि पत्तन ने वर्ष 2008-09 में 41.68 मिलियन टन की सम्हाई की है। वर्ष 2008-09 बीत चुका है अतः वर्ष 2008-09 के आंकड़े को अस्थाई लेखा के आधार पर पत्तन के पास उपलब्ध वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन किया जाए। उसके बाद के वर्षों के प्राक्कलन में भी वर्ष 2008-09 के आधार पर संशोधन किया जाए। ऐसा करते समय वास्तविक आंकड़ों के साथ वर्ष 2008-09 के प्राक्कलन को अद्यतन करने हेतु विचार किए गए वार्षिक लेख की प्रति भी प्रेषित की जाए।	वर्ष 2008-09 का मसौदा लेखा तथा संशोधित प्राक्कलन प्रस्तुत किया जा रहा है।

2. (i).	<p>पुष्टि करें कि क्या वित्तीय वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के लिए यातायात पूर्वानुमान मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्यों के समरूप है तथा या उत्तरवर्षी/वार्षिक योजना व चालू अपेक्षित वृद्धि के अनुसरण में है। पंच वार्षिक योजना / वार्षिक योजना में किए गए प्रक्षेपणों से लागत विवरणी में विचार किए गए यातायात प्राक्कलन में यदि कोई, विचलन हो तो उसके कारण भी स्पष्ट किए जाए।</p>	<p>पंच वार्षिक योजना अवधि में वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए यातायात प्रक्षेपण क्रमशः 39.24 एमएमटी, 4.69 एमएमटी, 44.55 एमएमटी था जब कि सभी तीन वर्षों के लिए संशोधित प्रस्ताव में अब 43.10 एमएमटी निर्धारित किया गया है। इस पत्तन में लौह अयस्क यातायात की प्रमुखता है। यह अंतर्राष्ट्रीय मार्केट में लौह अयस्क की मांग/मूल्य पर निर्भर है। संशोधित बजट प्राक्कलन 2008-09 में पतन ने मूल प्रस्ताव में 28.45 एमएमटी लौह अयस्क यातायात नियत की है। जीएमओइए अर्थव्यवस्था में हुए हास के कारण लौह अयस्क के लिए निर्धारित उंचे लक्ष्यों के बारे में चिंतित थे। परन्तु अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में बाह्यकारणवश वर्ष 2008-09 के दौरान वास्तविक लौह अयस्क यातायात में 33.81 एमएमटी की वृद्धि हुई। विद्यमान प्रस्ताव में तीन सालों के लिए अर्थात् 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए 34.8 एमएमटी लौह अयस्क निर्धारित किया है।</p>																															
(ii).	<p>फार्म 2बी में यातायात प्राक्कलन में पत्तन यातायात प्रक्षेपण और साथ ही साउथ वेस्ट पोर्ट लि. (एसडब्ल्यूपीएल) का यातायात प्रक्षेपण शामिल है। कृपया वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पत्तन तथा एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सम्भलाई गए यातायात का अलग-अलग विवरण तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्राक्कलन का विस्तृत विवरण प्रस्तुत करें। जिस आधार पर एसडब्ल्यूपीएल के यातायात को लागत विवरण से विचार किया है उसे भी स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान पतन तथा एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सम्भलाई गया वास्तविक यातायात साथ ही वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए प्राक्कलन नीचे प्रस्तुत है।</p> <p style="text-align: right;">(मिलियन टन में)</p> <table><tr><th></th><th>वर्ष</th><th>पत्तन</th><th>एसडब्ल्यूपीएल</th><th>कुल</th></tr><tr><td rowspan="3">वास्तविक</td><td>2006-07</td><td>30.22</td><td>4.02</td><td>34.24</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>30.94</td><td>4.19</td><td>35.13</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>37.05</td><td>4.63</td><td>41.68</td></tr><tr><td rowspan="3">प्राक्कलित</td><td>2009-10</td><td>38.10</td><td>5.00</td><td>43.10</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>38.10</td><td>5.00</td><td>43.10</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>38.10</td><td>5.00</td><td>43.10</td></tr></table> <p>एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत विवरणी के अनुसार उनका यातायात प्राक्कलन 50 लाख टन है। प्रति वर्ष अपेक्षित राजस्व 12 करोड रुपये है। एसडब्ल्यूपीएल के साथ किए करार के अनुसार लाहसंसधारी को 50 लाख एमटी के लिए प्रति वर्ष 1200.20 लाख रुपये का भुगतान</p>		वर्ष	पत्तन	एसडब्ल्यूपीएल	कुल	वास्तविक	2006-07	30.22	4.02	34.24	2007-08	30.94	4.19	35.13	2008-09	37.05	4.63	41.68	प्राक्कलित	2009-10	38.10	5.00	43.10	2010-11	38.10	5.00	43.10	2011-12	38.10	5.00	43.10
	वर्ष	पत्तन	एसडब्ल्यूपीएल	कुल																													
वास्तविक	2006-07	30.22	4.02	34.24																													
	2007-08	30.94	4.19	35.13																													
	2008-09	37.05	4.63	41.68																													
प्राक्कलित	2009-10	38.10	5.00	43.10																													
	2010-11	38.10	5.00	43.10																													
	2011-12	38.10	5.00	43.10																													
(iii).	<p>फार्म 3 ए में प्राक्कलित नौभार यातायात (जो शायद मात्र पत्तन यातायात से ही संबंधित है) प्रत्येक वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के लिए 35.05 मिलियन टन है। वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 के दौरान पतन यातायात में कोई वृद्धि प्राक्कलित न करने के कारण का औचित्य इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए दिया जाए कि वर्ष 2008-09 में पत्तन ने 18प्रतिशत की वृद्धि की थी। वर्ष 2007-08 के दौरान भी जब यांत्रिक अयस्क सम्भलाई संयंत्र (एमओएचपी) का एक शिपलोडर (दो में से एक खराब) हुआ था और पत्तन करीब छः माह के लिए</p>	<p>फार्म 3 ए में सूचित 35.05 मिलियन टन यातायात निर्धारित क्षमता है। मूल प्रस्ताव में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्राक्कलित यातायात क्रमशः 37.50 मिलियन टन, 40.40 मिलियन टन तथा 41.75 मिलियन टन है और अतः वर्ष 2009-10 की वृद्धि पर विचार किया जा रहा है। लौह अयस्क मार्केट में उतार-चढ़ाव की संभावना रहती है जो कि वर्ष 2008-09 में देखी गई जब अगस्त, 2008 में अचानक मंदी आयी और तब जीएमओइए द्वारा दिए गए सूचकों के अनुसार 35 मिलियन टन की उपलब्धि भी असंभाव्य मानी गई। कुछ निर्यातकों द्वारा निर्यात जारी रखे जाने के कारण</p>																															

	यथा जुलाई 2007 से 11 जून 2008 तक मात्र एक ही शिपलोडर से प्रचालित था तब पत्तन ने यातायात में 2.5 प्रतिशत वृद्धि दर्ज की है। अतः पत्तन द्वारा विगत में प्राप्त यातायात वृद्धि को ध्यान में रखते हुए तथा इन वर्षों के दौरान पत्तन द्वारा किए जाने हेतु प्रस्तावित अतिरिक्त निवेशों को देखते हुए वर्ष 2010-11 से 2011-12 के लिए यातायात प्राक्कलन का पुनरीक्षण किया जाए। आगामी भविष्य में शुरू होनेवाली पीपीपी परियोजना के प्रभाव को भी ध्यान में लेना आवश्यक है। परिणामतया, आय तथा व्यय के प्राक्कलन में भी उचित संशोधन किया जाए।	यातायात में सुधार हुआ। तथापि मौजूदा रुख तथा यातायात में अपेक्षित वृद्धि को ध्यान में रखते हुए आय व व्यय प्राक्कलन में संशोधन किया गया है। प्रस्तावित पीपीपी परियोजना, यथा घाट सं. 7 पर यांत्रिक कोयला टर्मिनल का विकास मात्र अक्टूबर 2012 के बाद ही प्रचालित होने की अपेक्षा है। अतः प्रस्ताव में राजस्व प्राक्कलन का विचार नहीं किया गया है। तीन वर्षों जिसमें वर्ष 2009-10 भी शामिल है के लिए कुल यातायात 43.1 मिलियन टन माना गया क्योंकि अवसंरचनात्मक परिवर्धन मार्च 2012 के बाद ही प्रचालित होंगे। नए मूरिंग डालफिन से प्रति वर्ष 1.5 मिलियन टन बढ़ेगा।
(iv).	वर्ष 2008-09 में एमओपीटी द्वारा सम्हलाई गए वास्तविक कोयला यातायात को सूचित किया जाए। वर्ष 2007-08 में एमओपीटी द्वारा सम्हलाई गए वास्तविक कोयला यातायात के संदर्भ में वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के दौरान कोयला यातायात में प्राक्कलित कमी के भी कारण स्पष्ट किए जाए।	वर्ष 2008-09 के दौरान सम्हलाई गया कोयला यातायात 0.96 मिलियन टन था जबकि 2007-08 के दौरान यह 1.31 मिलियन टन था। कोयला यातायात में हुई कमी मुख्य कारण थे गोवा वासियों का विरोध और आगे गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण मंडल द्वारा लगाए गए प्रतिबंध जो एमओपीटी की कोयला सम्हलाई क्षमता को घटाती है।
3. (i).	पिछले दो वर्ष यथा 2007-08 तथा 2008-09 के लिए नौभार के औसत ड्वेल टाईम का विश्लेषण प्रस्तुत करें। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए विलंब शुल्क तथा भंडारण आय के प्राक्कलन हेतु विचार किए गए औसत ड्वेल टाईम को भी सूचित किया जाए।	वर्ष 2005-06 से 2008-09 वर्ष के लिए ड्वेल टाईम नौभार वार प्रस्तुत है। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए विलंब शुल्क तथा भंडारण आय प्राक्कलित करना उपयुक्त नहीं है।
(ii).	डॉलर रूप में प्रशुल्कों की गणना हेतु विचारणीय विदेशी विनिमय दर अंकित की जाए।	मूल प्रस्ताव में विदेशी विनिमय दर रुपये 48/- प्रति डालर थी। संशोधित विनिमय दर रुपये 46/- प्रति डालर है।
(iii).	एमओपीटी ने खुले तथा ढके भंडारण क्षेत्रों के लिए भंडारण प्रभारों को तर्कसंगत बनाने का प्रस्ताव अलग से भेजा है। भंडारण प्रकारों में प्रस्तावित तत्संगत अतिरिक्त आय का प्राक्कलन तीन वर्षों 2009-10 से 2011-12 तक के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में यातायात प्रोजेक्शन के संदर्भ में होने की संभावना है। भंडारण प्रकारों के तर्कसंगत पर एमओपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में उठाए गए सवालों के दौरान दिए प्रपत्र के अनुसरण में विद्यमान प्रशुल्क तथा प्रस्तावित प्रशुल्क की आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	खुले तथा ढके भंडारण क्षेत्रों के लिए भंडारण प्रभारों के तर्कसंगत के प्रस्ताव से शायद ही कोई अतिरिक्त राजस्व प्राप्त हो। यह मात्र एक रोधक की तरह प्रस्तावित किया जा रहा है जिससे कि शिपों को पत्तन के सीमित भंडारण क्षेत्र में लंबे समय तक नौभार को भंडारण करने से रोका जाए। कोयला निर्यातकों जो सट्टेबाजी में लगे रहते हैं, एमओपीटी के मूल्यवान और बहुत ही सीमित भंडारण क्षेत्र को अधिग्रहित करने पर हुए व्यय की तुलना में सट्टेबाजी में लगे रहते हैं।
(iv).	वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के विद्यमान प्रशुल्क सीमा साथ ही प्रस्तावित प्रशुल्क सीमा पर आय का गणना प्राक्कलन करने के लिए एमओपीटी द्वारा की गई विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया जाए।	विस्तृत परिकलन प्रस्तुत है।
4. (i).	कृपया बताएं कि समेकिन लागत विवरण में साउथ वेस्ट पोर्ट लि. से प्राप्त राजस्व शेयर की गणना की गई है। साउथ वेस्ट पोर्ट लि. से प्राप्त राजस्व शेयर	प्रशुल्क निर्धारण संबंधी प्रशुल्क दिशा निर्देशों के अनुसार साउथ वेस्ट पोर्ट लि. के राजस्व शेयर को समेकिन लागत विवरण हेतु नहीं गिना गया है।

	को समेकित लागत विवरण के साथ साथ मुख्य कार्यकलाप/उप कार्यकलाप लागत विवरण में अलग से दिखाया गया है।	यथायाचित एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त राजस्व शेयर के विवरण में दिखाया गया है। यद्यपि दरों के संशोधन प्रक्रिया में कुल अधिशेष/-ह्रास की गणना हेतु विचार नहीं किया गया। एसडब्ल्यूपीएल की राजस्व शेयर नौभार प्रहस्तन आय का भाग है परन्तु प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रपत्र संख्या 3 (क) की प्रचालन आय के तहत नहीं दिखाया गया।
(ii).	संशोधित प्राक्कलन 2008-09 तथा बजट प्राक्कलन 2009-10 में वर्ष 2007-08 में अर्जित वास्तविक राजस्व शेयर रुपये 1278.96 लाख की तुलना में एसडब्ल्यूपीएल से वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 में प्रति वर्ष रुपये 1200 लाख रुपये राजस्व शेयर आय में कम दिखाई दे रहे हैं। राजस्व शेयर में प्राक्कलित कमी के कारणों को स्पष्ट किया जाए।	एसडब्ल्यूपीएल के साथ किए समझौते के अनुसार लाईसेंस धारी को प्रति वर्ष 50 लाख टनों की कम से कम गारंटीड कुल उत्पाद करने पर प्रति वर्ष रुपये 1200.20 लाख देने होंगे। एसडब्ल्यूपीएल इस समझौते का वर्ष दिनांक 7 नवम्बर से अगले वर्ष के 6 नवंबर तक के समय को पत्तन को राजस्व भुगतान करने का वर्ष मानता है। वर्ष 2008-09 के रुपये 1195 लाख की तुलना तदनुसार में वर्ष 2007-08 के दौरान रुपये 1278.96 लाख की गणना की गई है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 में एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त राजस्व को दर्शाता विवरण इसके साथ प्रस्तुत किया जा रहा है। एसडब्ल्यूपीएल के द्वारा बनाए गए 5 एमएमटीपीए के परिलक्ष्य के आधार पर राजस्व शेयर रुपये 1200.20 लाख से अधिक नहीं हो सकता।
(iii).	वर्ष 2008-09 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल से अर्जित वास्तविक राजस्व शेयर दर्शाया जाए। अनुवर्ती वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बनाए गए यातायात प्रक्षेपणों में सुधार किया जाए। कृपया एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त राजस्व शेयर प्राक्कलन का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें। इस संदर्भ में यह नोट किया जाए कि साउथ वेस्ट पोर्ट लि. द्वारा प्राक्कलित यातायात वर्ष 2009-10 में दरमानों के अंतिम सामान्य संशोधन में 6.5 मिलियन टन था।	वर्ष 2008-09 में एसडब्ल्यूपीएल अर्जित राजस्व शेयर 1195 लाख लागू किया था।
(5).	कृपया स्पष्ट करें कि ईएलटी योजना से प्राप्त आय का लागत विवरण में किस प्रकार लिया जाता है। एमओपीटी को सलाह दी गई है कि ईएलटी से प्राप्त आय तथा उत्पादकता बढ़ाने के लिए हुए वृद्धिशील व्यय के लिए एक अलग खाता बनाएं जिससे कि उत्पादकता सुधार के परिणाम स्वरूप पत्तन पर हुए उसके कुल प्रभाव की स्पष्ट आकृति उभर सके। कृपया गत 3 वर्षों अर्थात् 2006-07 से 2008-09 तक के तीन सालों में इस संबंध में तथा भविष्य के 2009-10 से 2011-12 तक के उचित प्राक्कलनों पर एमओपीटी द्वारा अनुरक्षित पृथक लेखा के विवरण प्रस्तुत करें।	ईएलटी योजना के तहत पूरक घाट किरायों/ लंगरगाह प्रभारों को बर्थिंग तथा मूरिंग के उपकार्यकलापों के तहत आय में शामिल किया गया है। (एफांडटिंग लेखा कोड 102, उपकोड 437 तथा कोड 102 उपकोड 438) इसी भांति इस योजना के तहत बर्थिंग और मूरिंग में छूट का परिकलन किया जाता है। पिछले तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 का ईएलटीएस लेखा तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 का प्राक्कलन भेजा जा रहा है। ईएलटीएस योजना से पत्तन को वर्ष 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 दौरान रुपये 76.71 लाख का नुकसान हुआ। अप्रचलित/पुराने एमओएथपी के कारण इस योजना को लागू करने में बड़ी मुश्किलें हैं क्योंकि इसे 70 प्रतिशत तक ही प्रचालित किया जा सकता है हम बड़ी मुश्किल से इसमें उच्च उत्पादन कर पा रहे हैं।

6.	व्यय (प्रपत्र 3 अ)	
(i).	<p>एमओपीटी ने बताया कि प्रचलन लागत पिछले वर्ष वास्तविक/प्राक्कलनों से 5.45% की दर से बढ़ी है। फिलहाल यह भी देखा गया है कि लागत मर्दों में यह वृद्धि कुछ लागत मर्दों में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान 6% से 20% तक का फर्क है (जबकि कोई यातायात वृद्धि प्राक्कलित नहीं है) और वर्ष 2008-09 में संबंधित पिछले वर्षों के वास्तविक/प्राक्कलनों से 60% से भी अधिक है प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5.1 के अनुसार संशोधित लागत विवरणों को भेजने समय व्यय प्रक्षेपणों को बताते समय सभी पण्यों के शोक सूचकांकों के वर्तमान संचलनों के संदर्भ में बनाना चाहिए और यातायात वृद्धि, यदि कोई हो तो, के अनुसार समायोजित की जानी चाहिए।</p>	<p>क) निकर्षण जैसी मर्दों का व्यय बाजार सूचकों पर नहीं चलती। 2 साल के भीतर ही दरें 30 रुपये प्रति घन मी. से बढ़कर 59 रुपये प्रति घन मी. हो गई हैं। बजटीय कोट अनुसार (वर्ष 2009-10 में अनुरक्षण निकर्षण लागत 70 रुपये प्रति घन मी होने की संभावना है। 9 जुलाई 2009 को निविदा खुलने वाली है। वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 के लिए अनुरक्षण निकर्षण की मात्रा वर्ष 2009-10 में मूरिंग डालफिनो में पूंजीगत निकर्षण के कारण 4 मिलि घन मी. प्रति वर्ष से बढ़कर 4.8 मिलि घन मी. बढ़ने वाली है।</p> <p>ख) इसी भांति उर्जा लागत नप्या लागत पर निर्भर है और महीने दर महीनों बदलती रहती है। अगस्त 2008 में उर्जा लागत प्रति यूनिट तक उंची हो गई है।</p> <p>ग) वर्ष 2009-10 से 2011-12 का प्रचलन व्यय की गणना प्रत्येक प्रकार के व्यय और मौजूदा बाजार की स्थितियों को ध्यान में रखकर किया गया है। 2006-07 से 2011-12 तक की अवधि के लिए विस्तृत टाइपवार व्यय प्रस्तुत है।</p> <p>घ) प्रक्षेपित लागत विवरण में बढोत्तरी के लिए हमें वही पद्धति अपनानी होगी। पिछले वर्ष से 7% से अधिक की औसत बढोत्तरी मूल्य-सूचक छोड़कर बहुत ही उचित है। हकीकत में साल दर साल आधार पर 7% की दर से औसत बढोत्तरी हमारे विवरण से निम्नतर है जो कि वर्ष 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 के वास्तविक की उपज है।</p>
(ii).	<p>अक्टूबर 2006 में अंतिम प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते समय एमओपीटी ने बताया था कि वर्ष 2007-08 के आगे से वेतन संशोधन हेतु प्रावधान किए जाएंगे। कृपया वार्षिक लेखा 2007-08 में किए गए वेतन संशोधन के प्रावधान तथा उसके प्राक्कलन का आधार भी बताएं।</p> <p>इसी भांति वर्ष 2008-09 के दौरान हुए वास्तविक वेतन तथा वेतन लागत तथा वेतन संशोधन हेतु प्रावधान भी बताएं।</p>	<p>दिनांक 01.01.07 से वेतन संशोधन देय है। 01.01.07 से 31.03.2008 तक की अवधि के लिए 20% की दर से (रुपये 1250 लाख) वेतन संशोधन मर्दों प्रावधान किया गया है। पुनः वर्ष 2008-09 में 25% की दर से प्रावधान किया गया। यह इस तथ्य पर आधारित है कि बीडब्ल्यूएनएल वेतन समझौते के दौरान प्रबंधन पक्ष (आईपीए) ने मूल वेतन में 33% की निम्नतम बढोत्तरी स्वीकार की थी। जबकि अब तक बीडब्ल्यूएनएल समझौते को अंतिम रूप नहीं दिया गया है फिर भी व्यय से कम इतनी बढोत्तरी तो होनी ही है। हमारे प्राक्कलन में संबंधित वर्षों में असल मजदूरी को ही आधार बनाया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए पीएलबी /पीएलआर, प्रोत्साहन, वेतन नवदीकरण सहित वेतन तथा मजदूरी रुपये 80.62 करोड़ थी और 25% की दर से वेतन संशोधन के मर्दों रुपये 16.80 करोड़ की राशि का प्रावधान किया गया है।</p>

(iii).	विपुल तथा इंधन साधन	
	<p>क) यातायात स्तर पर प्राक्कलित बढ़ोत्तरी 10% (एमओपीटी द्वारा जारी लागत विवरण में) और वर्ष 2008-09 की मुद्रा स्थिति स्तर के संदर्भ में गत वर्षों के वास्तविक पर वर्ष 2008-09 में विपुल लागत में 34% और इंधन लागत में 60% की वृद्धि प्राक्कलन को औचित्य बताएं।</p> <p>ख) वर्ष 2008-09 के दौरान विपुल को हुए असल व्यय दर्शाए और आनेवाले वर्षों के प्राक्कलनों को कथित रूप से संशोधित करें। जैसे कि पहले बताया गया है कि वार्षिक बढ़ोत्तरी को चालू थोक निर्यात मूल सूचकांक पर विचार जाए और प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उपबंधित प्रायधानों के अनुसार एमओपीटी द्वारा प्रक्षेपित किए जानेवाले यातायात यदि कोई हो तो उसके साथ समायोजित किया जाए।</p> <p>ग) एमओपीटी द्वारा प्राप्त की जानेवाले विपुल तथा इंधन की युनिट लागत तथा पत्तन द्वारा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान कुल उपभोग तथा 2009-10 से 2011-12 तक के आगामी अवधि के प्राक्कलन को प्रपत्र 3 ख में अद्यतन किया जाए।</p> <p>घ) लागत विवरण में विचार की गई विपुल तथा इंधन लागत को योग रुपये 2131.13 लाख है। जबकि यह वर्ष 2007-08 के वार्षिक लेखा में रुपये 2181.97 लाख का रिपोर्ट किया गया है। इसी भाति 2007-08 के लागत विवरण में विचार किए गए मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत व बीमा लागत वार्षिक लेखा में संसूचित मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत से अलग नहीं खाती। इसी भाति का अंतर लागत विवरणों तथा संशोधित प्राक्कलन 2008-09 / बजट प्राक्कलन 2009-10 के प्राक्कलनों में विचार किए गए मद लागतों में की पाया गया है। इस प्रकार के अंतर के कारण स्पष्ट करें और यदि अत्यावश्यक हो तो प्राक्कलनों को संशोधित किया जाए।</p>	<p>क), ख) और ग) - एमओपीटी ने विपुल आपूर्ति हेतु आरएसपीसीएस से करार किया है। इस करार के अनुसार विपुल लागत बाजार में नाफ्था की कीमत के अनुपात में बदलती रहती है। आरएसपीसीएस की आधारित विपुल संयंत्र है। इसलिए प्रति युनिट लागत नाफ्था की लागत के आधार पर 7 रुपये प्रति युनिट से 19.37 प्रति युनिट की दर से भिन्न भिन्न है। अतः डक्यूपीआई के आधार पर बढ़ोत्तरी वास्तविक न होगी। जबकि नफ्था की लागत ही मूल्य निर्धारण का मुख्य कारक है। पीओएस के उत्पाद की लागत डक्यूपीएस का एक बहुत छोटा हिस्सा ही होता है। विपुल का युनिट लागत विवरण प्रस्तुत है - प्रपत्र 3 बी में विपुल का कुल उपभोग और व्यय प्रस्तुत है। यद्यपि विपुल उपभोग लगभग उसी स्तर पर है परन्तु विपुल की कुल लागत 2008-09 में 21.26 रुपये तक पहुंच गई जबकि 2005-06 में 18.02 करोड़ रुपये थी।</p> <p>घ) वार्षिक लेखों की टिप्पणियों में बिलिमोरिया रिपोर्ट में यथा विहित वेतन तथा मजदूरी मरम्मत अनुरक्षण बीमा आदि को व्यय प्रकार में दिखाया गया है। दूसरी ओर लागत विवरणों में इस व्यय को प्रचालन व्यय प्रबंधन और सामान्य व्यय में विभक्त किया है। उदाहरण वर्ष 2007-08 में विपुल पर व्यय 1989.05 लाख रुपये था (प्रकार)। इसमें 1932.32 लाख रुपये कार्गो प्रहस्तत्व तथा भंडारण 16.95 लाख रुपये सम्पदा किराए और रुपये 39.78 लाख प्रबंधन व सामान्य गतिविधियों की शामिल है। इस प्रकार विभिन्न प्रकार के प्रस्तुतीकरण के कारण दोनों ही लेखों (वार्षिक लेखा, व्यय और साथ ही साथ लागत विवरणों) के आंकड़े समान नहीं हैं।</p>
(iv).	<p>क) पत्तन में मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के परिकलन में वर्ष 2007-08 में संसूचित वास्तविक आंकड़ों से वर्ष 2008-09 में 49% की वृद्धि स्पष्ट नहीं की है जिसे समझाया जाए। जैसा पहले बताया गया है कि पत्तन वर्ष 2008-09 के दौरान हुए वास्तविक व्यय के साथ लागत विवरण को अद्यतन करें और साथ ही यदि आवश्यक हो तो आनेवाले वर्षों के लिए प्राक्कलन को संशोधित करें।</p>	<p>क) मरम्मत तथा अनुरक्षण का प्राक्कलित व्यय अगले तीन सालों के दौरान किए जानेवाले मरम्मत तथा अनुरक्षण कार्यों के आधार पर बनाया गया है जिसमें संयंत्र तथा मशीनरी, आवासी क्वार्टर, सड़कें, घाट गोदी, फ्लोटिंग प्रशासन भवन आदि शामिल हैं। वर्ष 2008-09 के दौरान एमओएचपी, सामान्य कार्गो, घाट, पोर्ट जलयान, आवासी क्वार्टरों की मरम्मत आदि करने के लिए मरम्मत और अनुरक्षण के लिए ज्यादा व्यय प्रस्तावित किया था। एमओएचपी 30 वर्ष पुराना संयंत्र है। परामर्शदाता ने सलाह दी थी कि इसे 70% टक्के</p>

	<p>ख) वर्ष 2009-10 से 2011-12 के प्रत्येक वर्ष मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का आधार बताए साथ ही उसका विस्तृत परिकलन भी बताएं। इस संबंध में यह उचित होगा कि एमओएचपी को इस अवधि में सामान्य पूंजीगत लागत पर पुनरुद्धार करना होगा।</p> <p>ग) एमओपीटी ने जानकारी दी कि वर्ष 2007-08 के दौरान एक शिप लोडर की मरम्मत एवं रख-रखाव पर भारी खर्च आया जिसे उस वर्ष के लाभ एवं हानि लेखा में प्रभावित किया गया है। कृपया बताएं कि वर्ष 2007-08 में शिपलोडर को पुनः चालू करने पर पत्तन को कितना खर्च वहन करना पड़ा। साथ में यह भी बताएं कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 की मरम्मतें एवं रख-रखाव का आकलन करते समय इस प्रकार का भारी व्यय छोड़ा/समायोजित किया गया है।</p>	<p>रेटेड क्षमता तक ही प्रचालित करें जबकि पत्तन इसकी रेटेड क्षमता से ज्यादा प्रचालन कर रहे हैं। मरम्मत और अनुरक्षण कार्यों पर एमपीटी इसलिए भी व्यय कर रहा है ताकि इस आस्थियों को अच्छी कार्य स्थिति में रखा जा सके। 2008-09 के लागत विवरण अद्यतन किए गए। वर्ष 2008-09 में वास्तविक व्यय 15.31 करोड़ रुपये था। वर्ष 2008-09 में प्रक्षेपित कार्य इसलिए नहीं किए जा सके क्योंकि निविदा प्रक्रिया में विलंब हो गया था जिसे अब चालू वर्ष में लिया जाएगा।</p> <p>ख) बजट प्राक्कलन तैयार करते समय विभिन्न मरम्मत कार्य किया जाना है जो सिविल तथा यांत्रिक इंजीनियरी विभाग द्वारा दिया गया है तथा उस पर विचार किया गया है। 3 वर्षों के लिए विचाराधीन प्राक्कलित मरम्मत तथा अनुरक्षण व्यय में परमर्शदाता की सलाह को भी ध्यान में रखा गया है जिन्होंने पुराने एमओएचपी (30 वर्षों से अधिक पुराना) के स्पेयर पार्ट्स तथा अन्य पुराने उपकरणों के पूरी मरम्मत तथा उन्हें बदलने की सलाह दी थी। एमओएचपी का पुनरुद्धार रुपये 450 करोड़ रुपये में प्राक्कलित किया गया। निधियों की कमी होने से एमओपीटी जापान से ऋण लेने की कोशिश कर रहा है। इस प्रकार पुराने उपकरण 2012 तक काम में लाए जाएंगे। इसलिए मरम्मत एवं रख-रखाव खर्च भारी होगा।</p> <p>ग) शिप लोडर के प्रतिस्थापन पर 2007-08 में 82 लाख रुपये का खर्च आया था। यह एक असंभाव्य खर्च था। ऐसे खर्चों पर प्रस्ताव में विचार नहीं किया जाता है।</p>
(v).	<p>क) बीते दो वर्षों 2007-08 एवं 2008-09 की निकर्षण इकाई पर एवं वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान इस दर मद के आकलन के लिए अपनाई गई दर एवं निकर्षित किए जाने वाले क्वांटम ऑफ सिल्ट को फार्म 3बी में अद्यतन किया जाए।</p> <p>ख) बीते दो वर्षों 2007-08 एवं 2008-09 की निकर्षण इकाई दर एवं वर्ष 2009-10 से 2011-12 के</p>	<p>क) बीते दो वर्षों में निकर्षणों की बहुत कमी महसूस की गई और इसलिए निकर्षण दर में असाधारण बढ़ोत्तरी हुई। वर्ष 2007-08 के दौरान दो निकर्षणों की खरीद के लिए दो बार निकर्षण निविदा आमंत्रित करनी पड़ी। अतः निकर्षण दर बाजार संचालित है। वर्ष 2008-09 का वास्तविक खर्च रुपये 2180 लाख रुपये था।</p> <p>ख) निकर्षित किए जाने वाले क्वांटम ऑफ सिल्ट एवं ईकाई दर को अद्यतित किया गया है। वर्ष 2009-10</p>

	<p>दौरान इस लागत मद के आकलन के लिए अपनाई गई दर एवं निकर्षित किए जाने वाले क्वांटम ऑफ सिल्ट को फार्म 3B में अद्यतन किया जाए।</p>	<p>में 4 एम.टी के रख-रखाव निकर्षण के लिए निकर्षण दर 70% प्रति क्यूबिक मीटर रहने की संभावना है। चूंकि मुख्य निकर्षण का कार्य 2009-10 में किया जाना है। 2010-11 एवं 2011-12 में निकर्षित किए जाने वाले रख-रखाव निकर्षण की मात्रा 4.8 क्यूबिक मीटर होगी। आगामी दो वर्षों में दरें क्रमशः 80% रुपये एवं 85% रुपये प्रति क्यूबिक मीटर रहने की संभावना है।</p>
(vi).	<p>चूंकि 2009-10 से 2011-12 के आकलन 2008-09 की स्थिति पर आधारित है। एमओपीटी को सूचित किया जाता है कि 2008-09 के हिसाब से सारी व्यय मदों का अद्यतन कों तथा चालू थोक मूल्य सूचकांक का अनुप्रयोग करते हुए बाद के वर्षों के आकलनों में उचित संशोधन करें तथा ट्राफिक दिशा-निर्देशों के हिसाब से ट्राफिक बढ़ोत्तरी को समायोजित करें।</p>	<p>वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों की विहित प्रारूप में अद्यतित किया गया। तत्पश्चात 2009-10 से 2011-12 के आंकड़े जहां कहीं जरूरत पड़ने पर डब्ल्यूपीआई का अनुप्रयोग करते हुए उचित ढंग से अद्यतित किए गए जिसमें जहां कहीं निकर्षण, विद्युत दर आदि जैसे वास्तविक आय उपलब्ध है जो कि बाजार सूचना पर आधारित है।</p>
7	<p>वित्त एवं विविध व्यय</p>	
(i).	<p>इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के नोट 6 में बताया गया है कि पोर्ट द्वारा अधिक मात्रा में भुगतान की गई पेंशन राशि को नीधि से आहरित नहीं किया जाता है तथा वर्तमान कर्मचारियों की पेंशन देयता के लिए चालू वर्ष के लिए पेंशन नीधि में किए गए अंशदान को बीमांकिक मूल्यांकन पर आधारित करने पर विचार किया जाना चाहिए। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत वित्त एवं विविध व्यय के ग्रेकअप से यह ज्ञात होता है कि कुल अनुमानित पेंशन भुगतान व्यय के रूप में वर्ष 2008-09 से 2011-12 के मूल्य विवरण में किया जाता है।</p> <p>पत्तन ने प्रत्येक वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 में (आरई 2008-09/बीई 2009-11 के अनुसार) 3000 लाख रुपये पेंशन नीधि में अंशदान अनुमानित किया है। इस हेतु 2008-09 में अनुमानित आय वर्तमान में विशेष दर की उगाही से 1358.49 लाख, 2009-10 में 1593.30 लाख एवं 2010-11 में 1627.98 लाख की आय होगी। पेंशन नीधि के कुल अनुमानित अंशदान एवं मूल्य विवरण में पेंशन नीधि उगाही से यस्ली जाने वाली राशि के बीच के अंतर को समावेश से अलग पेंशन नीधि उगाही शुरू करने के उद्देश्य को धक्का पहुंचेगा क्योंकि यह नियमित दर में पेंशन नीधि में कमी पैदा कर देगा। जो कि दर दिशानिर्देश के उपबंध 2.5.2 से मेल नहीं खाता है।</p>	<p>क) 7% की विशेष दर (पेंशन उगाही) की मंजूरी विगत दर पैमाने के संशोधन के समय टैम्प द्वारा की गई थी ताकि पेंशन नीधि तैयार की जा सके। इसलिए दीर्घकालीन एवं पेंशन नीधि तैयार करने के लिए शीघ्र प्रयास होने चाहिए। जीवन बीमा नीधि धारा 2008 में कर्मचारियों एवं पेंशनरों की पेंशन देयता की बीमांकिक मूल्यांकन 352.897 करोड़ रुपये के रूप में आंका था जो कि मजदूरी संशोधन की बढ़ोतरी के उपर निर्भर है। बीमांकिक मूल्यांकन अब मजदूरी संशोधन के बाद 500 करोड़ होगी। पेंशन भुगतान लाभ एवं हानी लेखा में प्रभावित किया जाता है।</p> <p>ख) वर्ष 2008-09 का वास्तविक पेंशन भुगतान 31 करोड़ रुपये था और वर्ष 2008-09 में पेंशन संग्रह में प्राप्त होने वाला अंशदान 28 करोड़ था। 31.03.09 को पेंशन नीधि में 229.58 करोड़ रुपये नियत शेष है। इसे शीघ्र ही 500 करोड़ रुपये करने की जरूरत है।</p> <p>घ) पत्तन द्वारा निर्णय लिख दिया गया है कि नीधि में उच्च तक देयता को भुगतान करने योग्य पर्याप्त राशि एकत्र नहीं होती है तब तक राशि आहरित नहीं की जाएगी। दूसरी ओर नीधि से प्राप्त आय को पेंशन भुगतान के काम में लाया गया। हम जरूरी बीमांकिक मूल्यांकन के स्तर पर पहुंचने के लिए पर्याप्त समय लेंगे।</p> <p>द) दूसरी ओर, 2007-08 एवं 2008-09 के दौरान चेच्युटी का भुगतान चेच्युटी नीधि से ही किया गया। अगले दो वर्षों के लिए प्रति वर्ष 2.5 करोड़ रुपये के प्रस्तावित अंशदान के पश्चात 2012 से चेच्युटी नीधि अपने आप में पर्याप्त होगी।</p>

(ii).	2.5.2. का संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार इस बात का ध्यान रखा जाए कि मजदूरी/पेंशन वीआरएस प्रतिकर आदि जैसे एकमुश्त कार्यों को संशोधित मूल्य विवरण में सम्मिलित नहीं किया जाना है।	मजदूरी/वीआरएस प्रतिकर बकाया आदि जैसे एक मुश्त भुगतान किए जाने वाले कार्यों को उपर प्रस्ताव में विचार नहीं किया जाता है।
8.	कृपया यह बताएं कि स्ट्रीम / ओवर साइड में अयस्क लदानपर घाट प्रभार से हुई आय तथा जहाजों की आरंभिक लदान / अपटापिंग के लिए ट्रांसशिपर पर लगाए विशेष प्रभार पर क्या विचार किया गया है।	प्रपत्र 2-ख में घाट शुल्क तथा सम्वलाई प्रभार, लौह अयस्क, क्रम सं. 'क' का संदर्भ लें। स्ट्रीम ओवरसाइड में अयस्क लदान पर घाटशुल्क तथा जहाजों की आरंभिक लदान के लिए ट्रांसशिपर पर विशेष प्रभार पर घाट शुल्क से हुई आय पर विचार किया गया। तथापि जैसा कि कहीं बताया गया है, मध्य सरणी में सम्वलाई लौह अयस्क की वृद्धि से बढ़ा राजस्व सीमांत है या बिल्कुल नगण्य क्यों कि ऐसे कार्यों सम्वलाई पर घाट शुल्क बहुत कम है।
9.	<p>(i). वर्ष 2008-09 में संसूचित वास्तविक से पिछले वर्ष की कार्यों सम्वलाई गतिविधि में 17.4% की वृद्धि तथा जहाज संबंधी गतिविधि के 40% की वृद्धि का प्राक्कलन करने के कारणों का औचित्य बताएं। इसी भांति, पिछले वर्ष के वास्तविक के मुकाबले प्रबंधन तथा सामान्य उपशीर्ष आबंटन के भाग में कार्यों सम्वलाई गतिविधि में 9.13% तथा जहाज संबंधी गतिविधि में 40.48% की वृद्धि के कारण बताएं।</p> <p>(ii). कृपया उन कारणों को बताएं जिससे पिछले वर्ष के प्राक्कलनों के मुकाबले वर्ष 2009-10 में सामान्य कार्यों की मरम्मत व अनुरक्षण लागत उपगतिविधि सेवाएं, सीएचएलडी आदि की अनुरक्षण लागत कम होने की आशा है जबकि अन्य गतिविधियों में बढ़ोत्तरी हुई। प्रत्येक गतिविधि/उपगतिविधि की मरम्मत व अनुरक्षण लागत आबंटन का आधार बताएं।</p>	<p>(i). वर्तमान प्रस्ताव दिसंबर 2009 में भेजे प्रस्ताव का ही संशोधन है जो वर्ष 2008-09 की वस्तुस्थिति पर आधारित था। वर्ष 2008-09 का मुख्य वर्ष 2007-08 के वास्तविक वेतन के मुकाबले संशोधन, अनुरक्षण निकर्षण की उच्च लागत और विद्युत, चिकित्सा आदि पर व्यय में वृद्धि है। टाईप वार व्यय विवरण VIII में प्रस्तुत है। कृपया यह नोट किया जाए कि 2008-09 के वास्तविक व्यय में रु. 219.78 करोड़ मूल प्रस्ताव में दिए प्राक्कलित व्यय रु.219.41 की पुष्टि करता है।</p> <p>(ii). सयंत्र तथा मशीनरी, प्रशासनिक भवन, घाट, जलयान, क्वार्टरों के कुछ मरम्मत व अनुरक्षण द्विवर्षीय और कुछ कार्य वार्षिक आधार पर किए जाते हैं, उदा. फ्लोटिला मरम्मत कार्य दो साल में एक बार किया जाता है। मरम्मत व अनुरक्षण लागत आबंटित नहीं किया गया है बल्कि सीधे मुख्य / उपगतिविधियों के तहत संबंधित लागत केन्द्र में प्रभारीत की जाती है। इसलिए वर्ष 2009-10 में मरम्मत व अनुरक्षण लागत वर्ष 2008-09 से मामूली कम है जबकि वर्ष 2010-11 में इसमें वृद्धि होगी।</p>
10.	<p>(i). विभिन्न गतिविधियों / उपगतिविधियों के मध्य प्रबंधन व सामान्य उपशीर्ष, वित्त तथा विविध आय तथा वित्त तथा विविध व्यय में आबंटन का आधार बताएं। यह भी बताएं कि क्या यह लागत प्रपत्र-5 के दिए सामान्य अनुदेशों के समरूप हैं।</p> <p>(ii). कृपया पुष्टि किजिए कि क्या मुख्य गतिविधियों / उपगतिविधियों के लागत विवरण लागत प्रपत्र के प्रपत्र - 5 में दिए अनुदेशों के अनुरूप हैं।</p>	(i). व (ii). यह सुनिश्चित है कि प्रपत्र -5 में दिए सामान्य अनुदेशों का प्रबंधन तथा सामान्य उपशीर्ष, वित्त तथा विविध आय तथा वित्त तथा विविध व्यय ही मुख्य गतिविधियों/उपगतिविधियों को तैयार करने में आबंटन हेतु अपनाए गए हैं।
11.	नियोजित पूंजी	
(i).	<p>सकल ब्लाक</p> <p>क) वर्ष 2008-09 के लिए प्रपत्र 4-(क) में विचार की गई नियत आस्तियों के प्रारंभिक सकल ब्लाक की कुछ मदें जैसे कि संयंत्र और मशीनरी, भवन, घाट, गोदी, समुद्री भित्ती विविध तथा नियत आस्तियों के कुल सकल</p>	क) तीन आस्तियों को गूप 4, 5 व 7 में अंतरपरिवर्तित किया गया। इसलिए 2007-08 के अंतिम सकल और 2008-09 की प्रारंभिक सकल ब्लाक के मध्य प्रपत्र 4 क में अंतर है। इसे संशोधित विवरण में सही कर लिया गया है।

<p>ब्लाक गत वित्त वर्ष 2007-08 के वार्षिक लेख में संसूचित अंतिम सकल ब्लाक से मेल नहीं खाती ।</p> <p>ख) चूंकि वर्ष 2008-09 बीत चुका है, सकल ब्लाक में प्रस्तावित वृद्धि, अवमूल्यन तथा अन्य संबंधित मदों को वास्तविक के संदर्भ में संशोधित किया जाए ।</p> <p>ग) सुनिश्चित करें कि आस्तियों के सकल ब्लाक में प्रस्तावित वृद्धि आर.ई. 2008-09 तथा बी.ई. 2009-10 के बताए योजनागत व्यय के अनुसरण में है और जहां जरूरत है, इस संबंध में सरकार की मंजूरी प्राप्त कर ली गई होगी ।</p> <p>घ) एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित नए निवेशों के मामले में सरकार / पत्तन न्यास मंडल को दिए परियोजना / व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत की जाए । प्रस्तावित परियोजना की वर्तमान स्थिति तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 की आस्तियों के सकल ब्लाक में जोड़े जानेवाली प्रतिस्थापित / नई आस्तियों के शुरू होने वाले संभावित माह तथा वर्ष बताएं । समर्पित दस्तावेज प्रस्तुत करें ।</p> <p>ङ) आस्तियों के सकल ब्लाक में प्रस्तावित मुख्य वृद्धियां वर्ष 2009-10 में रु. 881 लाख तक, 2010-11 में रु. 5000 लाख और 2011-12 में रु. 4918 लाख तक की राशि एमओएचपी गतिविधियों से संबंधित है जिससे स्टेवर्स/रिक्लेमर्स, शिपिंग सिस्टम आदि का प्रतिस्थापन किया जाता है । पत्तन ने ऐसी आस्तियों के लिए विद्यमान सकल ब्लाक से विद्यमान किसी यंत्र / सुविधाओं को त्यागने का विचार नहीं किया है । हमारे उपरोक्त मतों को ध्यान में रखते हुए एमओपीटी को प्रपत्र 4 क में दिए आंकड़ों पर पुनर्विवेचन तथा संशोधन करना होगा । विद्यमान आस्तियों की विक्री से प्राप्त विक्रय मूल्य के प्रभाव को लागत विवरण में मान्यता देनी होगी । यह भी सुनिश्चित करना होगा की प्रत्येक वर्ष के पूर्ण प्रस्तावित व्यय को उसी साल के बही खाते में चढ़ाना होगा तथा समान राशि की आस्तियों को उसी साल प्रचालन हेतु नियमानुसार उपलब्ध होना चाहिए । इस संबंध में ध्यान रखना होगा कि चालू पूंजीगत कार्य को नियोजित पूंजी के मददे उस पर प्रतिफल प्राप्त करने के उद्देश्य से गिनी नहीं जाएगी ।</p> <p>च) सुनिश्चित करें कि वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 दौरान पूर्ण और चालू होने वाले आस्तियों को संबंधित वर्ष के सकल ब्लाक में ही जोड़ा जाता है ।</p> <p>छ) युनिट प्रचालन लागत यदि कोई हो, अतिरिक्त यातायात / व्यापार प्रक्षेपण में कमी सकल ब्लाक के लिए प्रति प्रस्तावित वृद्धियों के कारण प्रचालन सक्षम में</p>	<p>।</p> <p>ख) संशोधित विवरण प्रस्तुत है ।</p> <p>ग) वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 का योजना व्यय के लिए सरकार से अनुमोदित है तथा आस्तियों में वृद्धि आर.ई. 2008-09 तथा बी.ई. 2009-10 में प्रक्षेपित पूंजीगत व्यय के अनुसरण में है ।</p> <p>घ) योजनागत योजनाओं की व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रतियां जो हमारे पत्र सं. - 30.3.2009 के तहत भेजी गई थी - अधूरी थी । अद्यतन परियोजना सूची जसे अवार्ड किए जा चुके हैं या किए जानेवाले हैं जैसे कि मूरिंग डाल्फिन की पूंजीगत निकर्षण को संबंधित निविदा अवार्ड के साक्ष्य सहित भेजी जा रही है । परियोजनाएं निष्पादन के विभिन्न स्तरों पर हैं । प्राक्कलित पूंजी लागत का सार, दस्तावेज साक्ष्य भेजे जा रहे हैं और उनकी वर्तमान स्थिति को अलग से सारणीबद्ध किया गया है ।</p> <p>ङ) एमओएचपी सयंत्र 30 वर्ष पुराना और बहुत ज्यादा अपकार्षित है । आगे ऐसी मशीनरी की स्क्रैप वेल्डू बहुत ही कम है क्योंकि इसकी तकनीकी बहुत पुरानी है । इसलिए विद्यमान आस्तियों के विक्रय मूल्य के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया । सभी पूंजीगत व्यय संबंधित वर्ष में परियोजना पूर्ण होने के अधीन है और आस्तियों को उन वर्षों में अतिरिक्त आस्तियों के रूप में माना गया है ।</p> <p>च) जी हां, सुनिश्चित किया जा रहा है कि केवल पूर्ण होने वाले आस्तियों को ही केवल सकल ब्लाक में नियोजित पूंजी के उद्देश्य में शामिल किया गया है ।</p> <p>छ) युनिट प्रचालन लागतों में कोई कमी करने का इरादा नहीं है और ना ही एमओएचपी में आस्तियों के प्रतिस्थापन के कारण अतिरिक्त यातायात का इरादा है ।</p>
---	---

सुधार खासकर एमओएचपी में प्रस्तावित निवेश के संदर्भ में बताएं।

ज) एम ओपीटी द्वारा प्रस्तुत आस्ति रजिस्टर दर्शाता है कि बहुत सी निर्माण लागतें जैसे कि आडिटोरियम, खुला सभागार, फव्वारा, अतिरिक्त कक्षाएं (स्कूल में अस्पताल के लिए खरीदे यंत्र/बेड को प्रबंधन तथा सामान्य गतिविधि के तहत है। उन आधारों को बताएं जिनपर आस्तियों और व्यवसाय संबंधी आस्तियों में विभक्त किया गया है। यह भी स्पष्ट करें कि कुछ सामाजिक आधारों को व्यवसाय संबंधी आस्ति माना गया है और पुष्टि करें कि एसी श्रेणीकरण प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.8 के अनुरूप है।

प्रबंध तथा सामान्य गतिविधि के तहत व्यवसाय संबंधी आस्तियों प्रति गतिविधि/उपगतिविधि में जिस आधार पर बंटी है भी बताई जाए साथ ही उनके विस्तृत गणना भी बताएं।

झ) पुष्टि करें कि राष्ट्रीय राजमार्ग के पास विशिष्ट प्रयोजन साधनों में निवेशित पूंजी जो 4 मार्गीय सड़क के निर्माण में लगाई गई है, को वार्षिक लेखा 2006-07, 2007-08 के सूचित आस्तियों के सकल ब्लाक में लेखाबद्ध नहीं किया गया है और न ही लागत विवरण में विचार की गई नियोजित पूंजी में।

य) वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के इस्क्रो लेखे से निधिपोषित करने के लिए प्रस्तावित निवेश विवरण प्रस्तुत करें।

ज) स्कूल, अस्पताल आदि आस्तियां पूर्णतया एम ओ पी कर्मचारियों के लाभार्थ है। इसमें उत्पादकता में वृद्धि होती है क्यों कि कर्मचारियों को इसमें नैतिक साहस मिलता है। आस्तियों को व्यवसायिक आस्ति और व्यवसाय संबंधी आस्तियों और सामाजिक आस्तियों में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9.8 के अनुरूप विभक्त किया गया है। मार्गनिर्देशों के 2.9.8. के अनुसार यदि किसी भी सामाजिक आधारों के प्रयोक्ता 75 % से अधिक आस्तियां / निर्मित करते हैं तो उन्हें व्यवसाय संबंधी आस्तियों में कर्मचारियों के रूप में श्रेणीबद्ध किया जाएगा। आडिटोरियम, खुला सभागार, स्टेडियम, कक्षाएं जिन्हें पत्तन कर्मचारी उपभोग करते हैं इन्हें व्यवसाय संबंधी आस्तियां माना जाएगा। प्रबंधन तथा सामान्य गतिविधि के तहत व्यवसाय संबंधी आस्तियों को अन्य गतिविधियों/उपगतिविधियों में उस गतिविधि के तहत आस्तियों के सकल ब्लाक के आधार पद विभक्त किया गया है। कार्य विस्तार संलग्न है।

झ) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग को निर्माण हेतु दिए विशिष्ट प्रयोजन प्रावधान में 17.48 करोड़ रूपए का पूंजीगत निवेश 4 मार्गीय सड़क के निर्माण हेतु है जो अभी पूर्ण नहीं हुई है। इसलिए पत्तन को इन विशाल निवेश पर कोई प्रतिफल प्राप्त नहीं हो रहा है। इस वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के एम ओ पीटी सकल ब्लाक के लेखाबद्ध भी नहीं किया गया है। अतः पोर्ट द्वारा 4 मार्गीय सड़क को व्यापार केहित में निर्माण करने में पर्याप्त पूंजी निवेश करने के बावजूद कोई प्रतिफल प्राप्त नहीं हो रहा है। अतः अनुरोध है कि 17 बी 4 मार्गीय सड़क से संबंधित निवेश को नियोजित पूंजी में शामिल किया जाए।

य) एम पी टी ने इस्क्रो लेखे से निधिकरण के लिए प्रस्तावित आस्तियों की सूची प्रस्तुत की है जो निम्न है :-

(करोड़ रु में)

विवरण	राशी
2008-09	18.28
ग्रेब टाईप बार्ज अनलोडर	16.24
पोर्ट का कम्प्यूटरीकरण	2.02
2009-10	33.97
पोर्ट का कम्प्यूटरीकरण	9.98
मूरींग डालफिन का निकर्षण	24.00
2010-11	
रिक्लेमर	15.00
2011-12	
रिक्लेमर	15.00
कुल	82.24

(ii).	<p><u>कार्यगत पूंजी</u></p> <p>(क) ईंधन तथा पारम्परिक पुर्जों, पूंजीगत पुर्जों को छोड़कर गत 2007-2008 तथा 2008-2009 के लिए भंडार का औसत वार्षिक उपभोग तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 का प्राक्कलन प्रस्तुत करें ।</p> <p>(ख) कार्यगत पूंजी के परिकलन के लिए जिन चालू देयताओं पर विचार किया गया है उसका आधार स्पष्ट करें ।</p>	<p>(क) मांगी गई सूचना निम्नवत है :</p> <table><tr><td>2007-08</td><td>13.33 करोड</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>13.70 करोड</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>12.09 करोड</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>12.82 करोड</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>13.59 करोड</td></tr></table> <p>(ख) विगत को ध्यान में रखते हुए चालू देयताओं को पिछले वर्ष से 5% बढ़ा दिया गया है जो अधिकित प्राक्कलन है ।</p>	2007-08	13.33 करोड	2008-09	13.70 करोड	2009-10	12.09 करोड	2010-11	12.82 करोड	2011-12	13.59 करोड
2007-08	13.33 करोड											
2008-09	13.70 करोड											
2009-10	12.09 करोड											
2010-11	12.82 करोड											
2011-12	13.59 करोड											
(iii).	विभिन्न मुख्य कार्यक्लापों उप कार्यक्लापों के बीच नियोजित पूंजी तथा कार्यगत पूंजी के अनुपात का आधार बताएं ।	प्रत्येक कार्यक्लाप का सकल ब्लाक का आधार कार्यगत पूंजी का अनुपात है ।										
12.	निर्धारित मुख्य सुविधाओं तथा अपेक्षित उत्पादकता सुधारों के प्रस्तावित प्रतिस्थापन पर ध्यान देते हुए प्रत्येक वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए वर्तमान स्तर तथा प्राक्कलित क्षमता पर पत्तन की मूल्यंकित क्षमता का विस्तृत परिकलन बताएं ।	वर्ष 2006-07 से 2011-12 तक की पत्तन मूल्यंकित क्षमता प्रस्ताव के साथ भेजी गई थी । जिसकी एक प्रति पुनः भेजी जा रही है ।										
13. (i).	<p>वर्ष 2009-10, 2010-11 तथा 2011-12 के दौरान संपदा कार्यक्लापों के लागत विवरणों में औसत हास 76.17% दिखाया गया है। बताएं कि इस हास को अन्य कार्यक्लाप से क्यों सब्सिडाइज किया जाए ।</p> <p>प्राधिकरण का हमेशा यह मानना है कि पत्तन संपदा का अधिकतम व वाणिज्यिक स्तर पर दोहन किया जाना चाहिए जिससे कि संपदा राजस्व पत्तन के मुख्य कार्यों के पूरक बन सकें । वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश इस स्थिति को मानते हैं । एमओपीटी संपदा का रेल्वे कार्यक्लापों को पत्तन की पूर्व मद के रूप में समेकित लागत विवरण प्रस्तुत करें ।</p>	<p>संपदा कार्यक्लाप का पूर्ण प्रहस्तन तथा संरक्षण की मुख्य गतिविधि की सहायक सुविधा है । संपदा निरायों की दरें अंतिम बार वर्ष 2000 में संशोधित की गई थी ।</p> <p>गौर तलब है कि 2004 में हमारे प्रस्ताव को टैप ने संपदा किरायों को बढ़ाने से मना कर दिया था । यह नही समझ में आता कि जब प्राधिकरण ने ही किराया प्रभारों को बढ़ाने से मना कर दिया तो पत्तन किस प्रकार अधिकतम व वाणिज्यिक स्तर पर पत्तन संपदा का दोहन कर सकता है । पिछले नौ सालों में बिना किराया लागतों को बढ़ाए प्रचालन लागत बढ़ी है । इससे घाटा बढ़ता गया । संपदा व रेल्वे गतिविधियों को छोड़कर समेकित लागत विवरण प्रस्तुत है । गोवा में भूमि की कीमतों में पर्याप्त वृद्धि हुई है । पिछले 7-8 सालों में नजदीकी क्षेत्रों की कीमतों में 10 गुना वृद्धि हुई है । जहां तक पत्तन क्षेत्र का सवाल है, भूमि कम होने से शायद ही राज्य सरकार से डाटा लेने हेतु कोई भी भूमि का लेन देन हुआ हो । तथापि बिल्डरों से प्राप्त कीमत निर्धारण ही स्वीकार की जाती है ।</p>										
(ii).	प्राधिकरण में अंतिम प्रशुल्क आदेश में स्पष्ट उल्लेख किया था कि संपदा किरायों के संशोधन का प्रस्ताव सरकार द्वारा मार्च 2004 में जारी महा पत्तन न्यास की भूमि नीति की दिशानिर्देशों अनुसार होनी चाहिए । सरकार द्वारा 2004 में जारी दिशानिर्देशों में कहा गया था कि टैम्प को प्रस्तुत किए जाने वाले संपदा किरायों के संशोधन प्रस्ताव पत्तन न्यासों के अध्यक्ष के तहत गठित समिति की सिफारिशों पर आधारित होनी चाहिए । किराया प्रभारों में संशोधन प्रस्तावित करते समय भूमि की मार्केट वेल्यू निर्धारित करने में अपनाए गए विभिन्न तरीकों के बारे में भी दिशानिर्देशों में बताया गया है ।	अनुपालन हेतु निर्देशों को नोट किया गया । हम अप्रूव वेल्यूअर की नियुक्ति करने में असमर्थ हैं और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार उचित प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं कर सकते पर यह कड़वा सत्य है कि गोवा सहित सभी क्षेत्रों में संपदा नियमों में बेतहाशा वृद्धि हुई है जो कि निम्नलिखित में वृद्धि के हमारे प्रस्ताव को मात्र तकलीफी आधार पर मना करना पत्तन को और नुकसान पहुंचाता है । अतः अनुरोध है कि वेल्यूशन रिपोर्ट की कमी को नजर अंदाज करते हुए वर्ष 2000 में किरायों में 40 % की वृद्धि के हमारे प्रस्ताव को स्वीकार किया जाए ।										

	<p>एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव मार्च 2004 के सरकारी दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं पाया गया है। पोर्ट भूमि के मूल्य निर्धारण के लिए कुछ स्थानीय इस्टेट डेवलपर्स से प्राप्त भूमि की मार्केट वेल्यू प्राप्त की जा रही है। राज्य सरकार के रेडी-रिकानर व अन्य विकल्पों जो दिशानिर्देशों में विहित है के आधार पर भूमि का मूल्यांकन नहीं किया गया है। अन्य मान्यता-प्राप्त स्रोतों के विश्वसनीय आंकड़ों के अभाव में सरकारी दिशानिर्देशानुसार पत्तन को एक प्राधिकृत वेल्यूअर की नियुक्ति करनी चाहिए थी। चूंकि एमओपीटी का सामान्य संशोधन प्रस्ताव और संपदा किराया संशोधन प्रस्ताव सरकार के मार्च 2004 के दिशानिर्देशोंनुसार नहीं है, इसलिए इस सामान्य संशोधन प्रस्ताव को मांग के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता।</p> <p>यहां पर विशाखापट्टणम पोर्ट ट्रस्ट तथा कांडला पोर्ट ट्रस्ट के किराए प्रभारों से संशोधित प्रस्तावों के निपटान के बारे में उचित होगा कि इस प्रधिकरण के आदेश सं. टैम्प/41/2005 वीपीटी तथा टैम्प/9/2006 केपीटी दोनों दि - 22.04.2008 में यह निर्णय दिया था कि भूमि की मूल कीमत का आंकलन सरकार के मार्च 2004 के दिशानिर्देशों में विहित तरीकों से ही किया जाएगा तथा पत्तन को लाभकारी दरों के आधार पर संपदा किराए पर निर्धारण किया जाएगा।</p>																
14.	प्रपत्र. 7																
(i).	<p>वास्तविक के साथ साथ प्राक्कलन का विश्लेषण इस प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रशुल्क आदेश के आधार पर नहीं दिया गया है।</p>	<p>कृपया प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत प्रपत्र. 7 का संदर्भ ले वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 में निम्नलिखित क्षेत्रों में वास्तविक तथा प्राक्कलनों के मध्य एमओपीटी के विरुद्ध प्रतिकूल विशिष्ट भिन्नताएं हैं।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क. प्रचालन लागत</td><td>(+) 15%</td><td>(+) 27%</td></tr> <tr> <td>ख. निवल अधिशेष</td><td>(-) 45%</td><td>(-) 142%</td></tr> <tr> <td>ग. रोस पश्चात कुल अधिशेष</td><td>(-) 158%</td><td>(-) 341%</td></tr> <tr> <td>घ. प्रचालन आय के % रूप में निवल अधिशेष</td><td>(-) 157%</td><td>(-) 304%</td></tr> </tbody> </table>		2007-08	2008-09	क. प्रचालन लागत	(+) 15%	(+) 27%	ख. निवल अधिशेष	(-) 45%	(-) 142%	ग. रोस पश्चात कुल अधिशेष	(-) 158%	(-) 341%	घ. प्रचालन आय के % रूप में निवल अधिशेष	(-) 157%	(-) 304%
	2007-08	2008-09															
क. प्रचालन लागत	(+) 15%	(+) 27%															
ख. निवल अधिशेष	(-) 45%	(-) 142%															
ग. रोस पश्चात कुल अधिशेष	(-) 158%	(-) 341%															
घ. प्रचालन आय के % रूप में निवल अधिशेष	(-) 157%	(-) 304%															
(ii).	<p>एमओपीटी ने पूर्व में पत्र सं. एफए/कॉस्ट/125/XI/2007/45 दि. 26 सित. 2007 तथा एफ /कॉस्ट/125/XI /2008/30 दि. 23 जून 2006 के तहत वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 की वास्तविक वित्तीय तथा भौतिक प्रदर्शन के साथ साथ पड़ले प्रशुल्क संशोधन में विचार किए गए प्राक्कलन प्रस्तुत किए गए थे। यद्यपि वास्तविक के साथ साथ प्राक्कलनों के तुलनात्मक विवरण जो अब प्रपत्र-7 में वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के वास्तविक प्रपत्र. 3 क में दिए आंकड़ों से मेल नहीं खाते। कृपया स्पष्ट करें कि इन वर्षों में दिए वास्तविक विभिन्न विवरणों में भिन्नता क्यों है।</p>	<p>प्रपत्र. 7 में दिए वास्तविक वित्तीय प्रदर्शन देखें हमारा पत्र दि. 26.09.2007 वर्ष 2006-07 के वित्तीय विवरणों पर आधारित हैं। जबकि प्रपत्र. 7 के तहत दिए वास्तविक आंकड़ों प्रस्तावों सहित लागत विवरणों पर आधारित है। पुनः ऋणों पर ब्याज पहले ही दिए प्रपत्र. 7 में लेखावद्ध है परन्तु प्रस्ताव के साथ भेजे प्रपत्र में यह नहीं था। वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए प्रपत्र - 7 तथा प्रपत्र - 3 में दिए वास्तविक आंकड़ों में भिन्नता है। प्रपत्र - 3 में सीएचएलडी की आय व व्यय की नौभार प्रस्तुत तथा भंडारण युक्त कर दिया है जब कि प्रपत्र - 7 में सीएचएलडी आय व व्यय अलग-अलग दिखाया गया है। संशोधित विवरण संलग्न है।</p>															
(iii).	<p>चूंकि वर्ष 2008-09 बीत चुका है, प्रपत्र - 7 को वर्ष 2008-09 के विद्यमान वस्तुगत तथा वित्तीय निष्पादन के</p>	<p>संशोधित प्रपत्र - 7 प्रस्तुत है।</p>															

	साथ अद्यतन करें जिसके लिए पिछले प्रशुल्क आदेशों में विचार किए प्राक्कलनों, अन्तर के कारण यदि प्राक्कलन में कोई हो तो उसका संदर्भ लिया जाए ।	
(iv).	कृपया विवरण में बताए गए वास्तविक को वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वार्षिक लेखा में बताए गए वास्तविक यथा प्रचालन आय, प्रचालन लागत, मूल्यहास वित्त तथा विविध व्यय, वित्त तथा विविध आय, प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन सुविधाएं, सकल आस्तियों आदि सभी मदों के साथ मिलान करें।	लागत विवरणों में दिए वास्तविक को वार्षिक लेखों में दिए वास्तविक का समाधान करने वाले मिलान विवरण वर्ष 2006-07 से 2008-09 तीनों वर्षों का इसके साथ प्रस्तुत किया जा रहा है।
15.	प्रपत्र - 9	
(i).	प्रपत्र - 9 की क्रम सं. 8 यह दर्शाती है कि वर्ष 2008-09 से 2010-11 में रु.1000 लाख, 2300 लाख और 1500 लाख का निवेश इस्क्रो खाते से पोषित किया जाना प्रस्तावित है । ये आंकड़े प्रपत्र - 4 क क्रम सं. VI में दर्शाए इस्क्रो खाते में प्रस्तावित निवेश से मेल नहीं खाते । कृपया सही स्थिति बताएं ।	स्पष्ट किया जाता है कि प्रपत्र 9 में निवेश की कुल राशि दिखाई गई है जबकि प्रपत्र - 4 क में मूल्यहास के बाद आस्तियों की कुल राशि बताई गई है । पुनः 2008-09 दौरान प्रस्तावित राशि जो आहरित की जानी है, इस्क्रो खाते से आहरित निवेश में से प्रापण / निर्माण की आस्तियों को तत्पर्वी वर्षों दौरान प्रयोग में लाए जाने की संभावना है । इसलिए इन दो प्रपत्रों में अन्तर है । संशोधित तथा अद्यतन प्रपत्र -9 व प्रपत्र-4क संलग्न किए जा रहे हैं । वर्ष 2008-09 के लिए असल आंकड़ों को ही विचार हेतु लिया जा रहा है । वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए आंकड़ों में इसलिए परिवर्तन आया है क्योंकि 3 अतिरिक्त मूरिंग डाल्फिनो की निकर्षण लागतों में बढ़ोत्तरी संशोधन हुए हैं ।
(ii).	पुष्टि करें कि इस्क्रो खाते से निधि का उपयोग 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार निर्माण / पत्तन संरचनात्मक सुविधाओं के आधुनिकीकरण के लिए किया जा रहा है ।	जी हां ।
(iii).	वर्ष 2005-06 के दौरान इस्क्रो खाते से अंतरित राशि तथा उक्त वर्षों के दौरान पत्तन संरचनात्मक सुविधाओं के निर्माण / आधुनिकीकरण के लिए इस्क्रो खाते से यदि कोई निधि का उपयोग किया गया हो, कृपया प्रपत्र 9 को अद्यतन किया जाए ।	संशोधित प्रपत्र 9 प्रस्तुत है ।
II.	सामान्य	
(1).	वर्ष 2007-08 में सूचित प्रबंधन तथा सामान्य उपशीर्ष में संसूचित तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 में प्रस्तुत प्राक्कलन मिलाकर लगभग 50% से 55% तक का प्रचालन लागत बनता है। पिछले दो सामान्य संशोधन प्रक्रिया के दौरान इस प्राधिकरण ने पत्तन को (पैरा सं. 16-(XIX) तथा पैरा सं. 8(vi)(क) सलाह दी थी कि लागत कमी करने के लिए उन क्षेत्रों की पहचान की जाए और सुधारात्मक उपाय तैयार करने के लिए शीघ्र कार्रवाई की जाए । इस संबंध में शुरु की गई कार्रवाई तथा पत्तन को हुए परिणामी लागत कमी के बारे में एमओपीटी स्पष्ट करे।	कथन है कि 2008-09 प्रबंधन तथा सामान्य उपशीर्ष में धिकित्सा विभाग (16%) भंडार विभाग (3%) लेखा तथा लेखा परीक्षा (5%) इंजीनियरी तथा वर्कशाप (40%) पोर्ट सुरक्षा (15%) प्रबंध तथा अनुसंधानीय व्यय (14%) मूल्यहास (3%) निधि व्यय सहित विविध व्यय (5%) शामिल है । यह नोट किया जाए कि प्रबंधन तथा सामान्य उपशीर्ष पूर्णतया प्रबंधकीय व्यय नहीं है । इंजीनियरी तथा वर्कशाप उपशीर्ष ही कुल प्रबंधनीय तथा सामान्य व्यय का 40% होता है। व्यय को कम करना संभव नहीं है क्योंकि सामान्य सेवाओं की लागतें देश की अर्थ व्यवस्था में आए मुद्रास्फीतिक स्थिति के कारण बढ़ रही है ।
(2).	इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनोंको मुख्यतः वाणिज्यिक विचार से दरमानों में विहित दर को अपने विवेक से कम करने की अनुमति प्रदान की है । एमओपीटी ने यदि इन कमियों को तैयार किया हो तो इसको सूचिबद्ध करें और यातायात की वृद्धि हेतु दी गई ऐसी रियायतों के परिणामी प्रभावों तथा राजस्व में ऐसी	प्राधिकरण द्वारा अनुमत दरमानों में नरमी के तहत, एमओएचपी में कार्गो ग्रहस्तन पर सीएचएलडी लेवी को 25% तक कम किया तथा अक्टूबर से मई तक की अवधि के दौरान वेस्ट ऑफ ब्रेकवाटर में जहाजों के पोतचालन प्रभारों में 90% तक की कमी की गई । इसके परिणामस्वरूप 2008-09 में वेस्ट ऑफ ब्रेकवाटर के

	कमी से हुए प्रभाव को मदवार विश्लेषण कर प्रस्तुत किया जाए।	यातायात में 29.63 लाख टर्नो की वृद्धि हुई। परन्तु सम्मलाने गए यातायात की तुलना में मूरिंग डाल्फिन में सम्मलाने गए राजस्व में कमी हुई है। इसके बावजूद कार्गो इनपुट में पर्याप्त बढ़ोत्तरी हुई है परन्तु राजस्व में बहुत मामूली वृद्धि हुई क्योंकि वेस्ट ऑफ ब्रेकवाटर में कार्गो सम्मलाई गतिविधि से बहुत मामूली राजस्व प्राप्त होता है।
(3).	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खण्ड 2.6.2 में यह जरूरी है कि पत्तन मैनिंग स्केल्स / डेटम की नियमित समीक्षा तथा समाधान करेगा। इस संबंध में पत्तन द्वारा की गई कार्रवाई स्पष्ट की जाए और यदि डेटम संशोधित कर दिया गया हो तो मुख्य कार्गो की मदों के विहित डेटम, पूर्व संशोधित डेटम तथा प्रत्येक मुख्य कार्गो मदों के संशोधन की प्रभावी तारीख बताएं।	कोई डेटम संशोधित नहीं किए गए हैं। डेटम का मामला सरकार के पास विचाराधीन है। यूनियनों ने डेटम परिवर्तन पर विरोध जताया है जिसके लिए वे अदालत की शरण में गए हैं। मैनिंग स्केल, डेटम संशोधन तथा मजदूरी में कमी संबंधी मामले पर प्रबंधन तथा फेडरेशन के बीच बी डब्ल्यू एन सी में चर्चा चल रही है।
(4).	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खण्ड 2.11.4 में बताया गया है कि क्रॉस सबसीडाइजेशन को अंततः निकालने के उद्देश्य से प्रतिबंधित किया गया है। एमओपीटी से अनुरोध किया गया है अधिशेष जनित गतिविधियों से अक्टूबर 2006 में अंतिम बार दरमानों में किए गए सामान्य संशोधन के समय घाटे वाली गतिविधियों के क्रॉस सबसीडाइजेशन फ्लो तथा उसके द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क सीमा के संदर्भ में स्थिति को दर्शाएं।	क्रॉस सबसीडाइजेशन की अनुमति उपगतिविधि के अंतर्गत दी जाए क्योंकि वे एक दूसरे से संबंधित हैं। पुनः संपदा किराए कार्गो प्रहस्तत गतिविधि को समर्थित करने वाली सुविधा है अतः क्रॉस सबसीडाइजेशन की अनुमति दी जाए।
(5).	पत्तन को यह देखना चाहिए कि महा पत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के तहत अहर्क सेवा पत्तन द्वारा प्राधिकृत किसी भी सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाती है। यदि हां तो एमओपीटी दिशानिर्देशों के अनुसार इस पर कार्रवाई करें।	हमारे पत्तन पर लागू नहीं होती।
(6).	संशोधित प्रशुल्क मार्ग निर्देश में विहित है कि प्रशुल्क उत्पादकता के बैच मार्क लेवल से जुड़ी हो। एमओपीटी ने विभिन्न प्रचालनों/ सेवाओं के लिए उत्पादकता स्तर बनाए रखने के बारे में कोई भी संकेत नहीं दिया है। इसे दरमानों में शामिल किया जाए और इसके लिए अपनाए गए स्तर के बारे में स्पष्ट किया जाए।	वर्ष 2006-07 से 2008-09 (विद्यमान) तथा 2009-10 से 2011-12 (प्रस्तावित) अवधि के दौरान सम्मालाया गया यातायात पत्तन की संस्था क्षमता से अधिक है।
(7).	इस प्राधिकरण ने पत्र सं. टेम्प/15/ 2004/एमआईएससी /(एमओपीटी) दि. 5 अगस्त 2008 के तहत पत्तन को सलाह दी थी कि पत्तन के वाटर फ्रंट एरिया का अधिग्रहण करने वाले किसी भी प्लावी वस्तु से प्रभार वसूली का प्रस्ताव प्रस्तुत करें। हमने पत्तन से इस संबंध में कोई भी प्रस्ताव प्राप्त नहीं किया है न ही इसे सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल किया है।	मुरगांव पत्तन क्षेत्र के भीतर किसी भी प्लावी वस्तु से प्रशुल्क प्रभावित करने संबंधी मामले की बारीकी से जांच करने पर हमने पाया कि ऐसी वस्तुओं की बड़ी संख्या में बजरे आते हैं जो खदानों से मुरगांव पत्तन या पणजी पत्तन को लौह अयस्क की सम्मलाई करते हैं। जहां तक बजराओं से एमओपीटी तक लौह अयस्क लाने का मामला है एमओएचपी (घाट सं. 9) के समेकित दर पर मूरिंग डाल्फिन तथा वेस्ट आफ ब्रेकवाटर में घाटशुल्क ऐसी वसूलियां करते हैं। हम पणजी पत्तन को जानेवाली बजराओं पर लेवी लगाने पर कार्य कर रहे हैं। यद्यपि व्यापारियों, पत्तन प्रयोक्ताओं और राज्य सरकार की ओर से हमारा सख्त विरोध किया जा रहा है। बजराओं के अतिरिक्त लांचो, फिशिंग ट्रावलरों आदी जैसी छोटी नौकाओं के पास बहुत कम जीआरटी होती ऐसी नौकाओं से शायद ही कोई वसूली हो सके। इसके बावजूद भी हम इस पर जांच कर रहे हैं।

III	दरमान	
(1).	जहाज संबंधी प्रभार भंडारण प्रभार, लौह पेलैट्स आदि पर वॉर्फेज में 40% प्रस्तावित यूनिफार्म वृद्धि का आधार स्पष्ट करें जबकि संबंधित उप कार्यकलापवार लागत विवरण उपरोक्त प्रत्येक कार्यकलापों के लिए घाटे की विभिन्न प्रतिशत, +, - दर्शाता है।	संशोधित प्रस्ताव में एमओएचपी (घाट सं.9) में लौह अयस्क समूहलाई में 60% वृद्धि के लिए सुझाव दिया है। यद्यपि प्रस्तावित दरमानों में अपेक्षित वृद्धि प्रतिशतता 48% से 261% का अंतर है, अन्य कार्यकलापों में सामान्य कार्गो पीओएल और सीएचएलडी को छोड़कर 40% की सामान्य वृद्धि प्रस्तावित की गई है।
(2).	भाग 1.2 सामान्य शर्तें विलंबित भुगतान/रिफण्ड पर व्याज से संबंधित प्रस्तावित उपबंध (ख) स्टेट बैंक ऑफ इंडिया के प्रचलित मूल उधार व्याज दर पर आधारित विशिष्ट व्याज दर को निर्धारित करते हुए संशोधित किया जाए।	आवश्यक संशोधन किया जाएगा। यह उपरोक्त एसबीआई पीएलआर से 2% अधिक होगा।
(3).	भाग 1 - जहाज संबंधी प्रभार खण्ड- क पत्तन देय नोट 3 (v) आदेश सं. टैम्प/36/2007-एमओपीटी दि. 30 सितंबर 2008 में विदेशी नौसेना जहाजों के लिए विशेष दर अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण ने आदेश के पैरा 6 (VII) में पत्तन को यह सलाह दी कि वे उन परिस्थितियों का परीक्षण करें जिसके तहत गुडविल जहाज के रूप में आनेवाले विदेशी सरकार के रक्षा जहाज को पत्तन देय में छूट देने की अनुमति की मौजूदा शर्त को प्रारंभिक दरमान में प्रस्तुत किया है तथा क्या कुछ विशेष वर्ग के जहाज पर पत्तन देय की छूट देने हेतु प्रचलित लागू विधि उपबंध उन्हें आवश्यक है। पत्तन को सलाह दी थी कि वे दरमानों के सामान्य संशोधन में उचित सुधार का प्रस्ताव रखें। गुडविल के रूप में विदेशी सरकार के रक्षा जहाजों को मौजूदा उपलब्ध पत्तन देय में छूट नोट 3 (V) में मौजूदा दरमानों में निर्धारित किएनुसार) को रद्द करने हेतु प्रस्ताव रखते समय उस संबंध में एमओपीटी द्वारा किए गए विश्लेषण को प्रस्तुत किया जाए।	एमओपीटी के पास अभी केवल 4 प्रचालन घाट हैं यथा 8, 9, 10 व 11। इन नौभार समूहलाई घाटों का प्रयोग विदेशी रक्षा जहाजों और अन्य नौन कार्गो जहाजों द्वारा किया जाता है। परिणामस्वरूप उपरोक्त नौन कार्गो जहाजों से कोई भी नौभार समूहलाई आय प्राप्त न होने के कारण एमओपीटी में कम राजस्व है। इसके अतिरिक्त पत्तन देय में केवल 50% प्रभारित किए जाते हैं। अतः विदेशी नौसेना जहाजों के रक्षा जहाजों से वसूल किए जानेवाले पत्तन देय में और छूट देने से एमओपीटी का अल्प राजस्व और घट जाएगा। अतः अनुरोध है कि टैम्प और कटौती की लिए मंजूरी दे।
(4).	खण्ड- ग, अनुसूची 1 घाट किराया प्रभार पूर्व संशोधित दरमान में आठ टायर स्लैबों में घाट किराया प्रभार निर्धारित किया था जो कि अक्टूबर 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में तर्कसंगत था तथा सुव्यवस्थीकरण के प्रभाव को सहज करने हेतु दो/तीन टायर स्लैब कम किए। ऐसा करते समय यह उल्लेख किया था कि दरमान की अगले सामान्य पुनरीक्षण में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार घाट किराए का आगे सुव्यवस्थीकरण किया जाएगा।	अक्टूबर 2006 में पिछले सुव्यवस्थीकरण में केवल दो टायर स्लैब पीओएल तथा सामान्य नौभार घाटों के लिए टैम्प द्वारा निर्धारित किए गए थे जबकि घाट सं.9 (एमओएचपी) के लिए तीन टायर स्लैब निर्धारित किए थे। पायलटेज के लिए 3 टायर निर्धारित किए गए। हमारे मन से कटौती / सुव्यवस्थीकरण के लिए आगे कोई क्षेत्र नहीं है। आगे यह सुव्यवस्थीकरण सख्त रूप से दिशानिर्देशों के अनुसार है। घाट किराया प्रभारों के लिए मौजूदा प्रस्ताव में 3 स्लैब हैं। जबकि जहाजों को संयोजन भिन्न भिन्न स्थिति में बहुत ही अलग है ऐसे में एकल दर होना तर्कसंगत नहीं है इससे जहाजों के

	<p>पत्तन घाट किराया प्रकारों को और युक्तिसंगत बनाने की संभावना पर विचार करें और प्रशुल्क मार्गनिर्देशों के अनुसार एकल दर और विस्तृत परिकलन विहित करें।</p> <p>पुनः ऐसे युक्तिसंगत बनाने के कारण एक प्रभाव विश्लेषण वियरण प्रस्तुत करें जिसमें विद्यमान दरमानों के अनुसार दरें, प्रस्तावित (की जानेवाली) दरें, जहाजों की प्रत्येक श्रेणी पर प्रभाव (औसत जीआरटी) तथा अर्जित होनेवाली अतिरिक्त राजस्व सूचित हो।</p>	<p>संयोजना में प्रभारों में राजस्व के साथ बहुत असमानता हो जाएगी।</p>
(5).	भाग - II - कार्गो संबंधी प्रभार।	
(i).	<p>खण्ड क - घाट प्रभार</p> <p>(क) घाट प्रभार को प्रहस्तन लागत के आधार पर प्रस्तावित करना चाहिए और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 4-2-2 के अनुसार कार्गो की सम्वलाई तथा भंडारण के दौरान विशेष ध्यान रखा जाना चाहिए। प्रस्तावित घाट प्रभार अनुसूची किस प्रकार संशोधित दिशानिर्देशों की शर्तों को पूर्ण करती है इस पर संक्षिप्त नोट प्रस्तुत करें।</p> <p>(ख) उन कारणों को बताएं जिनके कारण सामान्य कार्गो तथा पीओएल उत्पादों के घाट किराए दरों में कोई कमी प्रस्तावित नहीं की गई है जबकि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए इन गतिविधियों में 6.78% तथा 77% क्रमशः औसत अधिशेष स्थिति दिखाई गई है।</p> <p>(ग) उन कारणों को भी बताएं कि एमओएचपी घाट सं 9 में सम्वलाई छोड़कर बर्थ स्ट्रीम, ओवरसाइड डिस्चार्ज में लौह अयस्क गुटटीकाओं की सम्वलाई में वृद्धि प्रस्तावित की गई जबकि इस गतिविधि में अधिशेष गतिविधि दिखाई गई है।</p>	<p>(क) कृपया हमारे दि. 23-12-2008 के पत्र के पैरा -9 का संदर्भ लें जहां हमने विभिन्न गतिविधियों में घाटा दिखाया था। एमओएचपी में सम्वलाई हमारी मुख्य गतिविधि है, इसके अंतर्गत लगभग 95% का घाटा है। इसके अतिरिक्त, उपर दिए गए बयानों से स्पष्ट है कि घाटों, मूरिंग डालफिनो, स्ट्रीम ओवरसाइड में की गई अयस्क सम्वलाई का अलग से विचार नहीं किया गया है।</p> <p>(ख) दरमानों के पिछले संशोधन दौरान सी एच एल डी लेवी सहित कोई पैरा 5 लेवी इस उप गतिविधि पर प्रस्तावित नहीं की गई थी क्योंकि इन गतिविधियों में अधिशेष था। परन्तु पेंशन लेवी की मंजूरी समय प्रधिकरण ने सभी गतिविधियों पर विचार किया है।</p> <p>(ग) एमओएचपी (घाट सं 9) में 104 रु. प्रति टन की प्रस्तावित सम्वलाई प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 4-2-2 की शर्तों के समरूप है। ये बजरा जेट्टी में लौह अयस्क बजराओं, बार्ज - अनलोडर्स से बजरा अनलोडिंग, पत्तन प्लाटों में अनलोडर्स लौह अयस्क की रिक्लेमिंग, शिप लोडर से जहाजों में कन्वेइंग और लोडिंग सब समेकित प्रभार शामिल हैं। इस प्रयोजन सम्वलाई में विशेष ध्यान देने की जरूरत है और तदनुसार 2000 में निर्धारित प्रशुल्क से सम्वलाई प्रभारों में 60% की बढ़ोतरी प्रस्तावित है। इसी भांति घाट सं 8 सामान्य कार्गो घाट सं 10 व 11 की प्रस्तावित घाट प्रभार अनुसूची एमओपीटी में होने वाली अनेकों कठिनाइयों से जनित सम्वलाई तथा भंडारण मुश्किलों पर आधारित हैं।</p>
(ii).	<p>भाग - ग - शेड्स, भांडागारों तथा भित्तियों के भंडारण प्रभार</p> <p>(क) पत्तन ने फरवरी 2008 में भंडारण प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने के लिए अलग से प्रस्ताव दिया था जिसपर इस प्रधिकरण द्वारा अलग से विचार किया जा रहा है। यह नोट किया जाए कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों (की जानेवाली) को एमओपीटी के दरमानों में शामिल किया जाएगा।</p>	<p>(क) जी हां</p>

	(ख) पत्तन परिक्षेत्र में अन्य भांडागारों में लेवी की तुलनात्मक प्रशुल्क प्रस्तुत करें।	(ख) सीडब्लूसी के प्रशुल्क प्रस्तुत हैं। इससे पता चलता है कि सीडब्लूसी द्वारा प्रमाणित प्रशुल्क एमओपीटी द्वारा प्रमाणित प्रशुल्कों से अधिक है।
(6).	भाग (घ) कार्गो प्रहस्तन श्रम प्रभार	
(i).	पत्तन ने प्रस्ताव में सूचित किया है कि विद्यमान प्रशुल्कों की बनाए रखने के इरादे सी एच एल डी लेवी को कुछ अवधि के लिए छूट अनुमत की थी। इस नजर से साथ ही मानते हुए कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए सी एच एल डी गतिविधि के लागत विवरणों में 31.21 करोड़ रूपए की पर्याप्त अधिशेष दर्शाया है। कृपया बताएं कि प्रस्तावित दरमानों में इस प्रशुल्क मद में कोई कमी क्यों नहीं प्रस्तावित है।	<p>(क) घाट सं 9 (एम ओ एच पी) तथा घाट सं 8 (पी ओ एल) में कोई सी एच एल डी लेवी नहीं है। अक्टूबर से मई तक की अवधि के लिए 30/- प्रति टन की विहित लेवी पर 25 % की छूट देने बाद मूरिंग डालफिन पर सी एच एल डी लेवी 20/- प्रति टन की सीमा में है। कार्गो प्रहस्तन प्रभार के रूप में अन्य वसूली घाट शुल्क रु. 7/- प्रति टन है। ये ही मूरिंग डालफिन गतिविधि की कार्गो संबंधी वसूलियां हैं।</p> <p>ख) तीन अतिरिक्त मूरिंग डालफिन पर हुआ व्यय लागत 40 करोड़ रूपए है। इस विशाल पूंजी पर प्राप्त होने वाला प्रतिफल सी एच एल डी लेवी तथा उपर बताया गया घाटशुल्क ही है। सी एच एल डी लेवी में की गई कमी से एम ओ पी टी लेवी द्वारा विशाल पूंजी निवेश पर बहुत कम अर्जन होगा।</p> <p>ग) इसी भांति वेस्ट आफ ब्रेक वाटर तथा सामान्य कार्गो घाट पर अन्य तरीकों से सुविधा प्रदान करने की लागत दिन पर दिन बहुत बढ़ जाएगी। सी एच एल डी लेवी से इसकी आंशिक भरपाई हो सकती है।</p> <p>घ) तीन वर्षों 2009-10 से 2010-12 के लिए 31.12 करोड़ रूपए का कुल अधिशेष मूरिंग डालफिन तथा वेस्ट आफ ब्रेक वाटर में लौह आयस्क की सम्वलाई तथा घाट -10 व 11 पर सामान्य नौभार की ही सम्वलाई का आंशिक घाटा ही पूरा कर पाएंगे।</p>
(ii).	विद्यमान दरमानों से विहित हुकों की औसत उत्पादकता 8 वर्षों से भी अधिक पुरानी है। पत्तन संबंधित प्रयोक्ताओं का परामर्श से प्रचालन पद्धतियों, नियोजित यंत्रों/श्रमिकों और पोर्ट द्वारा प्राप्त औसत उत्पादकता बदलने की दृष्टि से समीक्षा तथा समायोजन करें।	<p>(क) एम ओ पी टी में प्रचालन पद्धति और नियोजित यंत्र/श्रमिक कोई परिवर्तन नहीं हुआ है क्योंकि कार्गो का प्रकार तथा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि पहले की ही भांति है। अतः एम पी टी में आनेवाले लौह अयस्क जहाज और कोयला जहाज बहुत पुराने हैं क्योंकि उच्च वैश्विक प्रतियोगी माहौल में ये गंदा कार्गो ढो रहे हैं।</p> <p>(ख) जहाजों की क्रेन बहुत पुरानी हैं और उनकी उत्पादकता बहुत कम। हाल ही में उपयोक्ताओं ने पुरानी मैनिंग पद्धति अपनाने की सिफारिश की है। हुकों की औसत उत्पादकता सुधारने का कोई अवसर नहीं है। इसलिए सी एच एल डी लेवी संशोधित करने का प्रस्ताव नहीं है।</p> <p>(ग) प्राधिकरण की सलाह पर औसत उत्पादकता का प्रस्ताव प्रयोक्ताओं के पास विचार हेतु रखा जाएगा।</p>

IV	एकसमयी पेन्शन देयता से निपटने हेतु विद्यमान विशिष्ट दरों को जारी रखने का प्रस्ताव।																									
(1).	एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत पेन्शन फंड के बीमांकिक मूल्यांकन कर्ता की रिपोर्ट की प्रति अक्टूबर 2008 की है जिसे 31 मार्च 2009 तक अद्यतन किया जाए।	आई सी आई सी आई के पूडंशीयल लाइफ इन्शोरेंस के बीमांकिक मूल्यांकन रिपोर्ट संलग्न है। इससे रुपये 522 करोड की जरूरत दिखाई पडती है। हमने एल आई सी पणजी से 31.03.2009 तक बीमांकिक मूल्यांकन कर्ता से भी रिपोर्ट मांगी है जो प्रतीक्षित है।																								
(2).	31 मार्च 2009 को विद्यमान कर्मचारियों और पेन्शनरों के बारे में बीमांकिक मूल्यांकन कर्ता द्वारा पेन्शन फंड का ब्रेकअप प्रस्तुत किया जाए।	आई सी आई सी आई के पूडंशीयल लाइफ इन्शोरेंस की रिपोर्ट में दिए पेन्शन फंड का ब्रेकअप निम्नवत है। <table><tr><td>विवरण</td><td>लाख रुपयों में</td></tr><tr><td>पेन्शनर</td><td>12081.13</td></tr><tr><td>परिवार पेन्शनर</td><td>2915.30</td></tr><tr><td>उप जोड</td><td>14996.44</td></tr><tr><td>मौजूदा कर्मचारी</td><td>37185.00</td></tr><tr><td>कूल</td><td>52181.44</td></tr></table>	विवरण	लाख रुपयों में	पेन्शनर	12081.13	परिवार पेन्शनर	2915.30	उप जोड	14996.44	मौजूदा कर्मचारी	37185.00	कूल	52181.44												
विवरण	लाख रुपयों में																									
पेन्शनर	12081.13																									
परिवार पेन्शनर	2915.30																									
उप जोड	14996.44																									
मौजूदा कर्मचारी	37185.00																									
कूल	52181.44																									
(3).	वित्तीय वर्ष 2008-09 में पेन्शन निधि में दिए हुए वास्तविक अंशदान व उसपर अर्जित ब्याज तथा दिनांक 31 मार्च 2009 को पेन्शन निधि में बचे शेष को प्रस्तुत किया जाए (अस्थाई वार्षिक लेखा अनुसार)।	वित्त वर्ष 2008 में पेन्शन निधि में 28 करोड रुपये की राशि अंशदान में दी गई। रुपए 14.47 करोड विशेष दर (7 % पेन्शन में की) से प्राप्त हुई और पुनः 15.35 करोड रुपये जनसामान्य निधि से अंतरित हुए दिनांक 31.03.2009 को निधि में रुपये 229.58 करोड रुपये शेष थे।																								
(4).	पोर्ट में विद्यमान पेन्शन में भी 7% की दर से जारी रखने का प्रस्ताव किया गया। परंतु प्रस्ताव के समर्थन में कोई विस्तृत गणना विधि नहीं प्रस्तुत की है। कृपया 31 मार्च 2009 को पेन्शन फंड शेष जो बीमांकिक मूल्यांकन कर्ता - वास्तविक शेष पर आधारित गणना विधि बताएं। अगले तीन वर्षों के दौरान पेन्शन निधि शेष में अर्जित होनेवाला ब्याज और पेन्शन निधि में कमी और शेष कितने वर्षों में यह कमी वसूली हेतु प्रस्तावित है इसको भी दर्शाएं।	(क) आई सी आई सी आई रिपोर्ट के अनुसार दिनांक 31.03.2009 तक पेन्शन ट्रस्ट निधि में आवश्यक कोर्पस का बीमांकिक मूल्यांकन लगभग रु.522 करोड होगा। जहां केवल वेतन संशोधन में 20% वृद्धि को स्वीकार किया गया है। दिनांक 31.03.2009 को पेन्शन निधि का संचित शेष रु.229.58 करोड था। यह प्रस्तावित किया गया कि क्रमशः वर्ष 2009-10 से 2011-12 से प्रत्येक वर्ष रु.28 करोड, रु.27 करोड, रु.26 करोड का अंशदान किया जाए। पेन्शन भुगतान वर्ष 2009-11 से 2011-12 के लिए लाभ व हानि लेखा में प्रभावित किया जाएगा। विस्तृत विवरण निम्नवत प्रस्तुत है:- <table><tr><td colspan="2">(करोड रुपयों में)</td></tr><tr><td>दिनांक 31.03.2009 तक निवेश</td><td>210.43</td></tr><tr><td>दिनांक 31.03.2009 तक शेष निधि</td><td>229.58</td></tr><tr><td>जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज</td><td>16.83</td></tr><tr><td>जोड :- प्राप्य ब्याज /अन्य</td><td>18.63</td></tr><tr><td>जोड :- वर्ष 2009-10 के दौरान अंशदान</td><td>28.00</td></tr><tr><td>जोड :- अंशदान पर ब्याज</td><td>1.12</td></tr><tr><td>दिनांक 31.02.2010 तक शेष</td><td>294.16</td></tr><tr><td>जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज</td><td>23.53</td></tr><tr><td>जोड :- वर्ष के लिए अंशदान</td><td>27.00</td></tr><tr><td>जोड :- अंशदान पर ब्याज</td><td>1.08</td></tr><tr><td>दिनांक 31.03.2011 तक शेष</td><td>345.77</td></tr></table>	(करोड रुपयों में)		दिनांक 31.03.2009 तक निवेश	210.43	दिनांक 31.03.2009 तक शेष निधि	229.58	जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज	16.83	जोड :- प्राप्य ब्याज /अन्य	18.63	जोड :- वर्ष 2009-10 के दौरान अंशदान	28.00	जोड :- अंशदान पर ब्याज	1.12	दिनांक 31.02.2010 तक शेष	294.16	जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज	23.53	जोड :- वर्ष के लिए अंशदान	27.00	जोड :- अंशदान पर ब्याज	1.08	दिनांक 31.03.2011 तक शेष	345.77
(करोड रुपयों में)																										
दिनांक 31.03.2009 तक निवेश	210.43																									
दिनांक 31.03.2009 तक शेष निधि	229.58																									
जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज	16.83																									
जोड :- प्राप्य ब्याज /अन्य	18.63																									
जोड :- वर्ष 2009-10 के दौरान अंशदान	28.00																									
जोड :- अंशदान पर ब्याज	1.12																									
दिनांक 31.02.2010 तक शेष	294.16																									
जोड :- प्रति वर्ष 8 % की दर से ब्याज	23.53																									
जोड :- वर्ष के लिए अंशदान	27.00																									
जोड :- अंशदान पर ब्याज	1.08																									
दिनांक 31.03.2011 तक शेष	345.77																									

		जोड़ :- प्रतिवर्ष 8% की दर से ब्याज	27.66												
		जोड़ :- वर्ष 2011-12 के लिए अंशदान	28.00												
		जोड़ :- अंशदान पर ब्याज	1.04												
		दिनांक 31.03.2012 तक इतिमाम	400.47												
		<p>(ख) करीब 522 करोड़ रूपए की अपेक्षित कोर्पस प्राप्त करने हेतु कम से कम 4 वर्षों की आवश्यकता है जिस समय अपेक्षित कोर्पस और बढ़ जायगा। अतः प्रत्येक वर्ष करीब 28 करोड़ रूपए के अंशदान की आवश्यकता की पूर्ति हेतु यह आवश्यक है कि कम से कम 12% पेन्शन उगाही की जाए। संशोधित प्रस्ताव में 12% उगाही प्रस्तावित है।</p>													
(5).	कृपया, दरमानों तथा एम ओ पीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में निर्धारित विद्यमान दर में राजस्व मदों से (पेन्शन उगाही की) विद्यमान विशेष दर से आय प्राक्कलन का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	<p>विद्यमान तथा प्रस्तावित विशेष दर (पेन्शन उगाही) से आय प्राक्कलन निम्नवत है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>7% की विद्यमान दर में</th> <th>12% की प्रस्तावित संशोधित दर में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td> <td>25.58</td> <td>35.97</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>25.58</td> <td>36.08</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>25.65</td> <td>36.15</td> </tr> </tbody> </table>		वर्ष	7% की विद्यमान दर में	12% की प्रस्तावित संशोधित दर में	2009-10	25.58	35.97	2010-11	25.58	36.08	2011-12	25.65	36.15
वर्ष	7% की विद्यमान दर में	12% की प्रस्तावित संशोधित दर में													
2009-10	25.58	35.97													
2010-11	25.58	36.08													
2011-12	25.65	36.15													

6.3. संशोधित प्रस्ताव ने एमओपीटी द्वारा सकल ब्लॉक में प्रस्तावित कुल परिवर्धन वर्ष 2009-10 के लिए 5756 लाख रुपये, वर्ष 2010-11 के लिए 7196.50 लाख रुपये तथा वर्ष 2011-12 के लिए 9474.00 लाख रुपये है। कुल मुख्य परियोजनाएं साथ ही परियोजना लागत, परियोजना की शुरुवात की अपेक्षित तरीख तथा दस्तावेजी कामजात एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए हैं।

6.4. दिनांक 27 जून 2009 के संशोधित प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा की गई अन्य मुख्य प्रस्तुतियां निम्नवत हैं -

- 2009-10 से 2011-12 के दौरान यातायात वृद्धि मुख्यतया ब्रेकवाटर के पश्चिम (डबल्यूओबी) में अपेक्षित है बल्कि राजस्व आय में आनुपातिक रूप से वृद्धि नहीं होगी। दरअसल मात्र थोड़ी ही मात्रा में वृद्धि होगी क्योंकि डबल्यूओबी नौभार संबंध प्रभार (घाट शुल्क) मात्र करीब रुपये 7 प्रति टन है जबकि घाट सं-9 में समूहलाई प्रभार रुपये 64.80 प्रति टन है। आगे, डबल्यूओबी कार्यकलापों के घाटशुल्क को बढ़ाया नहीं जा सकता है, अन्यथा यातायात पड़ोसी पणजी पत्तन में शिफ्ट होगा। प्रशुल्क में थोड़ी सी भी बढ़ोतरी से यह यातायात पणजी पत्तन की तरफ यह यातायात मुड़ सकता है।
- पड़ोसी पणजी पत्तन से अधिक नौभार आकर्षित करने हेतु अमरावती से मई तक की अवधि के लिए जहाजों के अपने गियरों द्वारा ब्रेकवाटर के पश्चिम में समूहलाई गए जहाजों पर 90 प्रतिशत छूट की अनुमति दी जाती है। यह छूट जारी रखी होगी ताकि यातायात पुनः पणजी पत्तन में न मुड़ जाए। अतः जहाज संबंध आय भी उसी अनुपात में नहीं बढ़ेगी जैसा कि यातायात वृद्धि है।

- (iii). चूंकि प्रदूषण व वास्को शहर की सामान्य जनता के तीव्र विरोध के कारण सामान्य नौभार घाटों में कोयला व कोक में सम्हलाई में कमी आई है अतः सामान्य नौभार सम्हलाई के कारण प्राप्त नौभार आय तथा घाट सं 10 व 11 में सम्हलाए गए नौभार पर प्रतिटन सीएचएलडी आय वर्ष 2008-09 के दौरान प्राप्त आय की तुलना में कम अपेक्षित है ।
- (iv). प्रस्तावित प्रःशुल्क पर आय प्रक्षेपण की गणना वर्ष 2009-10 के लिए संपूर्ण 12 माह के लिए की गई है, जबकि 3 माह बीत चुके हैं और संशोधित प्रःशुल्क यदि कोई हो, को अधिसूचित करने के लिए टैम्प को और समय लगेगा । अतः चालू वर्ष 2009-10 की वास्तविक आय प्रस्ताव में प्रस्तावित आय से काफी कम होगी । मौजूदा प्रःशुल्क दर दिनांक 31 जुलाई 2009 तक लागू है जिसका अर्थ है कि चालू वर्ष के चार माह मौजूदा कम प्रशुल्क से ही बीत जाएंगे ।
- (v). पर्याप्त निधि के अभाव में एमओपीटी के महत्वपूर्ण विकास परियोजनाओं पर असर पड़ा है । अवसंरचनाओं के क्षय से गाति मंद होने पर पत्तन को नुकसान अवश्य होता है । यह स्थित निम्न के कारण शीघ्र बदलनेवाली है । (i) पुराने अनुरक्षित तथा काफी अकार्यक्षम अवसंरचनाओं का प्रतिस्थापन व पुनर्संज्जन करना (ii) बहुत ही अधिक लागत जो पत्तन की क्षमता से बाहर हैं के कारण मूल पत्तन अवसंरचना में वृद्धि करने में पत्तन की असमर्थता । (iii) दूसरी जगह पर प्राइवेट सुविधाओं का सृजन करना, जो मुरगांव हारबर में उत्पादन को बढ़ाने की अनुमति तब तक नहीं देगा जब तक कि व्यापारी वर्ग को पत्तन का इस्तेमाल करने के लिए प्रोत्साहित नहीं किया जाता और यह तभी संभव है जब कि बेहतर सेवाओं व अवसंरचनाओं की व्यवस्था की जाए । इसके लिए एमओपीटी को निधि की तीव्र आवश्यकता है ।
- (vi). कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाएं जिसके लिए आंतरिक संसाधनों की आवश्यकता है वह संक्षेप में नीचे प्रस्तुत है -
- (क). (i). 30 वर्ष पुराना यांत्रिक अयस्क सम्हलाई संयंत्र (एमओएचपी) का प्रतिस्थापन । यह पत्तन की आय का प्रमुख साधन है जो मौजूदा 70 प्रतिशत क्षमता से प्रचालित है और हमारे परामर्शदाताओं ने उसे असुरक्षित घोषित किया है । एमओपीटी के पास निधि की कमी है । पत्तन जापानी सहयोग की अपेक्षा कर रहा है, जो हालांकि असंभव है ।
- (ii). 5.2 कि.मी. चार मार्गीय पत्तन संयोजन एनएच-17 बी सड़क कार्य की समाप्ति जो पत्तन के लिए अति आवश्यक है क्योंकि पत्तन का सड़क संयोजन बहुत की अपर्याप्त है । शेष 5.2 कि.मी सड़क की लागत वर्ष 2004 के 20 करोड़ रुपये से बढ़कर 121 करोड़ हुई है । एमओपीटी का हिस्सा 60 करोड़ रुपये है । ऋण लेना आवश्यक होगा । एनएचएआई द्वारा निविदा सौंपने की प्रति प्रस्तुत है ।

- (iii). एमओपीटी के नौसंचालन चैनल को मौजूदा (-) 14.1 से चार्ट डाटम के नीचे (-) 15.1 मी. तक गहरा बनाना। परियोजना की लागत 161 करोड़ रुपये है जो निधि के अभाव में रुकी पड़ी है। जब तक एमओपीटी के पास ऋण की पूर्ति के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन न हों तब तक यह असंभव प्रतीत होता है।
- (iv). इंटरनेशनल पैसेंजर क्रूज लाईन्स के लिए गैर-नौभार घाट का निर्माण, परियोजना की लागत 46.14 करोड़ रुपये है। पर्यटन मंत्रालय से 25 करोड़ रुपये का वित्तीय अनुदान प्राप्त करने के प्रयास किए जा रहे हैं। परियोजना निविदा स्तर पर है। शेष 21.14 करोड़ रुपये की लागत की पूर्ति एमओपीटी द्वारा अपने संसाधनों से की जानी है।
- (ख). उपरोक्त कुछ परियोजनाएं एमओपीटी के लिए अत्यावश्यक हैं। वित्तीय वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के दौरान निष्पादित की जानेवाली परियोजनाओं की सूची अलग से संलग्न है। इन परियोजना की कुल लागत 250 करोड़ रुपये है। इस लागत की पूर्ति आंतरिक संसाधनों से की जानी है। इनमें से 141.64 करोड़ रुपये की परियोजनाओं का कार्य सौंपा गया है और ये निष्पन्न करने के अक्षम हैं।
- (vii). मौजूदा, एमओपीटी की निधि कई आवश्यक परियोजनाओं के लिए जरूरी ऋण की पूर्ति के लिए पर्याप्त नहीं है और आंतरिक संसाधनों से ब्याज की पूर्ति के बारे में भी कहा नहीं जा सकता। सरकारी अनुदान भी प्राप्त होनेवाला नहीं है। ऋण भी उपलब्ध होना कठिन है।
- (viii). पिछले तीन वर्षों के लिए एमओपीटी की आरओसी निम्नवत है -

वित्तीय वर्ष	अधिशेष/घाटा (करोड़ रुपयाँ में)	नियोजित पूंजी (करोड़ रुपयाँ में)	आरओसीई
2006-07	62.16	332.92	19
2007-08	17.97	321.07	5
2008-09	(-) 12.96	320.94	(-) 4

- (ix). दरमानों के सामान्य संशोधन संबंधी पिछले प्रस्ताव का निपटान करते समय प्राधिकरण ने अपने आदेश के पैरा 9.3 में बताया है कि यदि निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय पता चलता है कि वास्तविक स्थिति निर्धारित प्राक्कलन से भिन्न है या उसपर स्वीकृत अनुमानों से भिन्न है, तो प्राधिकरण पत्तन को अपने प्रशुल्क के पुनरीक्षण हेतु तथा संशोधित प्रशुल्क में कथित भिन्नता के कारण प्रोदभूत लाभों को पूर्णतया निर्धारित करने हेतु एक प्रस्ताव रखने को कहेगा।

- (x). उपरोक्त को देखते हुए हमारे पत्र सं एफए/कोस्ट/125/2008/88, दि. 23 दिसम्बर 2008 के तहत टैम्प को सूचित किया गया कि दरमानों के संशोधन हेतु हमारे मौजूदा प्रस्ताव पर विचार करते समय कृपया वर्ष 2006-07 से 2008-09 (3 वर्ष) के लिए संचयित 76 करोड़ रुपये के घाटे के संबंध में विचार किया जाए। वर्ष 2009-10 के 8 माह के लिए प्रःशुल्क निर्धारित करते समय भी कृपया इस संबंध में विचार किया जाए।
- (xi). हमारे प्रस्ताव के अनुसार एमओपीटी के प्रःशुल्क न बढ़ाए जाने के बारे में टैम्प द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए निर्णय से अत्यावश्यक परियोजनाओं को निष्पदित करने में पत्तन की क्षमता को काफी हानि पहुंची है। अनुरोध है कि हमारे मौजूदा संशोधन प्रस्ताव पर यथार्थवादी दृष्टि से विचार करें। यह भी अनुरोध है कि एमओपीटी के प्रस्ताव को टैम्प के नजरिए से न देखा जाए कि अन्य महापत्तन तरल नौभार (मुख्यतया कूड तैल) तथा / अथवा कंटेनरों की समूहलाई द्वारा भारी आय अर्जित कर रहे हैं और अधिक अनुरक्षण व प्रचालन लागत के बिना ही लीव प्रभार, रॉयल्टी आदि के माध्यम से भारी रकम प्राप्त कर रहे हैं। यहां पर एमओपीटी में पुराने उपकरणों से ही तथा मानसून के दौरान चार माह पत्तन के बंद होने व पर्याप्त सड़क संयोजन तथा रेल कनेक्टिविटी के अभाव में तथा अन्य घोर प्रतिबंधों के कारण किसी भी तरह काम चलाना पड़ता है।

6.5. मूल प्रस्ताव के साथ-साथ संशोधित प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा किए गए प्रमुख सुधार निम्नवत हैं -

क) लागत विवरण -

- (i) वर्ष 2009-10 से 2011-12 की यातायात एसडब्ल्यूपीएल द्वारा समूहलाए जानेवाले 5एमएमटी को छोड़कर 38.10 एमएमटी प्रक्षेपित है।
- (ii) अन्य तथा व्यय प्रक्षेपणों में सुधार किया गया है।
- (iii) समय पत्तन तथा मुख्य/उप कार्यकलापों के लिए संशोधित लागत विवरण में निर्दिष्ट निवल अधिशेष/घाटा स्थिति को नीचे सारणी में दिया गया है -

क्र. सं.	कार्यकलाप / उप कार्यकलाप	अधिशेष घाटा 2009-10		अधिशेष घाटा 2010-11		अधिशेष घाटा 2011-2012		कुल अधिशेष/घाटा	औसत प्रतिशत
		लाख रुपये में	आय की प्रतिशत	लाख रुपये में	आय की प्रतिशत	लाख रुपये में	आय की प्रतिशत		
1	समय पत्तन	-4548.42	-17.66%	-7306.98	-28.12%	-8894.94	-37.63%	-21750.3	-27.80%
2	नौभार/कंटेनर समूहलाई व्यय	-1168272	-7.46%	-2350.07	-14.96%	-3904.15	-24.34%	-7422.49	-15.72%
	(i) अयस्क समूहलाई कार्य	-2704.90	-26.53%	-3809.87	-37.37%	-5269.36	-51.69%	-11784.13	-27.80%
	(क) एमओपीटी	-5337.08	-82.07%	-6450.40	-93.45%	-8115.02	-109.95%	-19902.6	-95.16%
	(ख) सरणी में अयस्क	2094.70	--	2094.40	--	2094.40	--	6283.50	--

	(ii) सामान्य नौभार	98.30	6.2%	70.93	4.42%	21.80	1.34%	191.4	3.99%
	(iii) वेअर इंडसिंग	-136.15	-121.56%	-133.62	-119.30%	-127.90	-114.20%	-397.67	-118.35%
	(iv) पीओएल	564.31	73.38%	558.76	72.66%	550.80	71.63%	1673.87	72.56%
	(v) सीएचएसडी	1010.16	--	963.72	--	920.50	--	2894.38	--
3	जहाज संबंधी कार्य	-3712.24	-52.79%	-5260.39	-74.22%	-6271.49	-86.88%	-15244.12	-71.30%
	(i) बर्दिग तथा मूरिंग	-916.36	-40.73%	-1446.36	-64.16%	-1660.92	-71.16%	-4023.64	-58.68%
	(ii) पायलटज व टोथिंग	-1331.35	-37.50%	-1800.83	-50.11%	-1931.94	-53.07%	-5064.12	-46.89%
	(iii) पत्तन सेवाएं	-1247.96	-103.89%	-1793.96	-148.75%	-2452.96	-202.58%	-5494.88	-151.74%
	(iv) जहाजपुर्ति	-216.58	-684.7%	-219.23	-672.90%	-225.67	-672.83%	-661.48	-676.81%
4	रेल	-1046.92	-45.68%	1139.23	-47.59%	-1239.57	-49.71%	-3425.72	-47.66%
5	संपदा	-714.82	-91.01%	-835.74	-105.37%	-958.63	-119.72%	-2509.19	-105.36%

मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर पत्तन ने वर्ष 2009-10 के लिए 81.01 करोड़ रुपये, वर्ष 2010-11 में 81.07 करोड़ रुपये तथा वर्ष 2011-12 में 81.14 करोड़ रुपये अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने का प्राक्कलन किया है जो मौजूदा प्रशुल्क में प्राक्कलित 217.50 करोड़ रुपये कुल ज़ियल घाटे के मुकाबले कुल 243.22 करोड़ रुपये है।

ख) दस्तावेज

- (i) घाट सं 9 (एमओएचपी) में लौह अयस्क के समूहलाई प्रभारों को मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित 40 प्रतिशत वृद्धि के मुकाबले मौजूदा प्रशुल्को पर 60 प्रतिशत वृद्धि करना प्रस्तावित है। एमओपीटी ने बताया कि यह गतिविधि हाल ही में कई वर्षों से लगातार कमी दर्शा रही है। दिनांक 27.06.2009 के पत्र के तहत अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय एमओपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव को भी संशोधित कर दिया है।

एमओपीटी द्वारा निर्यात किए गए लौह अयस्क व गुटिटकाओं मौजूदा गोदी शुल्क, मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दर और संशोधित प्रस्ताव नीचे सारवीहल किए गए हैं:-

क्र.सं	माल का विवरण	प्रति टन या उसके भाग का आयात/निर्यात दर (रुपये में)		
		मौजूदा दर	मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित	संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित
1	लौह अयस्क	64.80	90.72	104.00
2	लौह अयस्क गुटिटकाएं			
	(i) प्रति वर्ष जून से अगस्त की अवधि के दौरान	68.29	97.01	110.00
	(ii) प्रति वर्ष सितम्बर से मई तक शुरू अच्छे मौसम के दौरान	122.30	171.22	196.00

यह प्रस्तुत किया गया कि संशोधित प्रस्ताव दर में भी एमओएचपी गतिविधि मौजूदा प्रशुल्क में 95.16 प्रतिशत की कमी के मुकाबले 148.84 प्रतिशत कमी जा सकती रहेगी।

- (ii) भंडार प्रभार और किराए की तर्कसंगत कराने, जो कि अलग मामले के रूप में तैयार किया जा रहा है, के एमओपीटी के प्रस्ताव को भाग III संपदा किरायों के अधीन ब्रेक बल्क कार्गो (आयात) के लिए अनुसूची 1 (ए) में प्रस्तावित विलंब शुल्क में बदल करने के सिवाय प्रस्तावित संशोधित दरों की श्रेणी में शामिल कर दिया गया है संशोधित प्रस्तावित दरों की श्रेणी में एमओपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित रुपये 15 प्रति टन प्रतिदिन के मुकाबले 31 दिनों या इससे उपर के स्लेब के लिए इस मद हेतु रुपये 25 प्रतिटन प्रतिदिन के रूप में प्रस्तावित किया है ।
- (iii) एमओपीटी ने हमारे प्रश्नों पर स्पष्टीकरण देते हुए बताया है कि मूल प्रस्ताव में बनाई गई यथा स्थिति के मुकाबले पेंशन निधि में कमी को पूरा करने के लिए विशेष कर को 12 प्रतिशत संशोधित किया जाता है । तथापि, संशोधित प्रस्तावित दरों की श्रेणी का उनके द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरों पर प्रभाव नहीं पड़ेगा ।

7. एमओपीटी द्वारा बनाये गए संशोधित प्रस्ताव की संबंधित उपभोक्ता/उपभोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए परिचालित कर दिया गया है । हमें गोवा चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इन्डस्ट्री और गोवा मिनरल ओर एक्सपोर्ट असोशिएशन से टिप्पणियां प्राप्त हुई हैं । उपभोक्ता/उपभोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की फीड बैक सूचना / टिप्पणियों के रूप में एमओपीटी को भेज दिया गया है । जीसीसीआई और जीएमआईए ने आरंभिक प्रस्ताव के संदर्भ में अपने पिछले कुछ मर्दों को पुनः दोहराना है । जीएमआईए की टिप्पणियों के संदर्भ में पत्तन ने दिनांक 28.10.2009 को हुई संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत प्रत्यावेदन के दौरान कुछ मर्दों पर अपनी संक्षिप्त टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं ।

8. एमओपीटी के प्रस्ताव पर आपत्तियां उठाते हुए चौंगुले एंड कम्पनी प्राईवेट लि. का दिनांक 14.10.2009 का पत्र भी हमें प्राप्त हुआ है ।

9.1. मुरगांव पत्तन न्यास के परिसर में दिनांक 28.10.2009 को इस मामले पर संयुक्त सुनवाई हुई । संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी और संबंधित उपभोक्ता संगठन निकायो ने अपने प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं ।

9.2. संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी को निम्नलिखित मर्दों पर कार्रवाई कर दिनांक 10.11.2009 तक आवश्यक स्पष्टीकरण एवं अतिरिक्त जानकारी प्रस्तुत करने की सलाह दी गई ।

- (i) अप्रैल 2009 से सितम्बर 2009 तक के लिए वास्तविक रूप में वर्ष 2009-10 के लिए प्राक्कलन का अद्यतन/पत्तन ने अप्रैल 2009 से सितम्बर 2009 तक का भी वास्तविक वियरण प्रस्तुत करना होगा । वर्ष 2009-10 के लिए प्राक्कलनों में समायोजन के परिणामस्वरूप पत्तन को अनुवर्ती वर्षों के प्राक्कलनों की भी समीक्षा करनी होगी ।

- (ii) पत्तन ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्राक्कलन प्रस्तुत किया है। चूंकि प्रशुल्क तय करना है इसलिए इसका परिणाम अधिकतम 3 वर्षों की अवधि के लिए रहेगा, तदपश्चात् यदि 3 वर्षों की पूर्ण वैधता अवधि का लाभ उठाना चाहते तो पत्तन को वर्ष 2012-13 का भी प्राक्कलन प्रस्तुत करना होगा।
- (iii) वर्ष 2008-09 से 2009-10 के लिए लागत विवरणों की मदवार तुलना करनी चाहिए और प्राक्कलित व्यय स्तर में हुए बदलाव के कारणों की मोटे तौर पर स्पष्ट करना चाहिए।
- (iv) अगले 3 वर्षों की अवधि में विभिन्न मुख्य परियोजनाओं के शुरू होने पर अपेक्षित उत्पादकता सुरक्षा और प्रचालन की यूनिट लागत में कमी को स्पष्ट करते हुए प्रस्तुत करनी चाहिए।

इस बारे में एमओपीटी की विभिन्न मुख्य योजनाओं की मौजूदा स्थिति और प्रत्येक योजनाओं के तहत पत्तन द्वारा शुरू की गई कार्रवाई के बारे में कागजाती प्रमाण भी प्रस्तुत करने चाहिए।

- (v) पिछले 3 वर्षों के दौरान महत्वपूर्ण निष्पादन पैरामीटर की गतिविधि का विश्लेषण प्रस्तुत करें और इसी प्रकार से अगले 3 वर्षों की अवधि में बनाए रखने के लिए प्रत्याशित निष्पादन स्तर को भी प्रस्तुत करें।
- (vi) निर्णय को लागू करने पर अर्जित वेतन लागत में यथावत तर्क संगती रखते हुए मैनिंग स्केल पर व्यापक निर्णय के कार्यान्वयन पर विस्तृत नोट।
- (vii) पृष्टि करें कि संपदा भाड़े में संशोधन करने का पत्तन का प्रस्ताव सरकार के दिशानिर्देशों के अनुरूप है और सरकारी आदेशों पर अपनी भूमिका का पृष्ठांकन करते हुए जलक्षेत्र और संलग्न भूमि क्षेत्रों के लिए समान भाड़े का दर रखने के लिए अपनी भूमिका सिद्ध करना।
- (viii) गोवा मिनरल ओर ऐक्सपोर्टर्स असोसियेशन को एमओपीटी के प्रस्ताव पर लिखित प्रत्यावेदन प्रस्तुत करने के लिए 30.10.2009 तक की अनुमति दी गई। एमओपीटी को जीएमओईए के टिप्पणी की प्राप्ति की तारीख से 7 दिनों के भीतर अपने निरीक्षण के साथ उस पर टिप्पणी प्रस्तुत करनी होगी।

10.1. संयुक्त सुनवाई में तय किय गए मदों के संदर्भ में एमओपीटी ने अपने जवाब दिनांक 6.11.2009 के पत्र के तहत प्रस्तुत कर दिया है जो संक्षिप्त में इस प्रकार है -

- (i) वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए यातायात आय और व्यय के बारे में प्राक्कलन को वास्तविक सितम्बर 2009 तक और भविष्य में अपेक्षित ट्रेड पर विचार करते हुए संशोधित कर दिया है। प्रस्तावित प्रशुल्क में जून 2009 के प्रस्ताव में प्रदर्शित

(+) 5.41% के अतिरिक्त के मुकाबले औसतन कमी (-) 6.71% में प्रभावित की जाती है। अद्यतन लागत विवरण निम्नलिखित स्थिति दर्शाती है -

क्र. म. सं.	कार्यकलाप / उप गतिविधि	अतिरिक्त/कमी 2009 10		अतिरिक्त/कमी 2010 11		अतिरिक्त/कमी 2011 12		अतिरिक्त/कमी 2012 13		औसतन
		लाख रुपये में	आय की %	लाख रुपये में	आय की प्रतिशत	लाख रुपये में	आय की प्रतिशत	लाख रुपये में	आय की प्रतिशत	आय की प्रतिशत
1	संपूर्ण पत्तन	-6858.33	-25.93%	-7022.24	-25.34%	-999.58	-31.50%	-15854.87	-51.38%	-33.54%
2	माल सम्मूह गतिविधि	-1719.57	-10.78%	-2192.42	-13.12%	-4003.99	-23.23%	-10373.31	-60.03%	-26.79%
	क लौह अयस्क सम्मूह	-3023.91	-29.63%	-3846.46	-37.09%	-5841.43	-55.61%	-11566.50	-110.12%	-58.11%
	ख सामान्य माल	-108.68	-6.147%	-57.19	-3.14%	-109.16	-5.94%	-367.82	-19.89%	-5.71%
	ग भंडारण	-253.53	-226.36%	-125.72	-112.25%	-120.14	-107.27%	-106.10	-94.73%	-135.15%
	घ पीओएस	567.22	75.53%	572.42	72.83%	597.37	72.58%	586.68	77.29%	73.06%
3	माल सम्मूह आर्थिक उत्पादकता	881.97	--	1264.53	--	1469.36	--	1080.43	--	--
4	पत्तन व गोदी सुविधा	-4547.19	-61.16%	-4456.18	-56.90%	-4825.29	-55.45%	-6051.43	-66.38%	-55.97%
	क बरिंग व मूरिंग	-906.54	-37.39%	-697.92	-28.58%	-1142.96	-39.11%	-2043.61	-68.99%	-43.52%
	ख पायलटैज व टनेज	-1597.58	-43.11%	1505.08	-37.81%	-1410.23	-33.30%	-1590.29	-35.52%	-37.44%
	ग पत्तन सेवाएं	-1714.99	-134.69%	-1996.99	-145.08%	-2002.11	-132.41%	-2088.41	-127.03%	-134.80%
	घ जलापूर्ति	-328.08	-1037.25%	-256.19	-786.35%	-270.10	-818.49%	-329.13	-997.35%	-909.86%
5	संपदा गतिविधि	-1177.33	-153.64%	-1153.87	-149.45%	-1242.80	-164.31%	-1351.56	-170.74%	-159.46%
6	रेल गतिविधि	585.77	25.56%	780.23	32.59%	872.51	34.72%	1921.43	52.36%	36.31%

(ii) प्राधिकारी के सलाह के अनुसार और 3 वर्षों की अवधि की यातायात की पूर्ण वैधता का लाभ उठाने के लिए वर्ष 2012-13 के यातायात प्राक्कलन आय व व्यय को भी संशोधित लागत विवरण में शामिल कर लिया गया है। टैम्प के सलाह के अनुसार यह अनुमान अब वर्ष 2009 से 2013 तक चार वर्षों के लिए है।

(iii) वर्ष 2008-09 और 2009-10 का तुलनात्मक लागत विवरण और प्राक्कलित व्यय में विभिन्नता का कारण प्रस्तुत है। आगे बड़े व्ययों में वृद्धि का कारण नीचे दिया गया है।

(क) वेतन और मजदूरी - द्विपक्षीय वेतन समझौता समिति 5 वर्षों के लिए दिनांक 01.01.2007 से 23 प्रतिशत लाभ के साथ तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के वेतन संशोधन में बढोतरी और वेतन संरचना के पीएसयू मॉडेल को स्वीकारते हुए प्रथम व द्वितीय श्रेणी अधिकारियों को 10 वर्षों की अवधि के लिए 30 प्रतिशत की वृद्धि करने के लिए राजी हुई है। इसके द्वारा वर्ष 2009-10 से 2012-13 अवधि के लिए वेतन और मजदूरी संशोधित प्राक्कलन में वृद्धि हटा दी गई है। तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी को अगला वेतन संशोधन दिनांक 01.01.2012 से होगा और तदनुसार तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी का वेतन व मजदूरी वर्ष 2012-13 के लिए 25 प्रतिशत की वृद्धि अपेक्षित है। यह वर्ष 2012-13 के लिए भी है।

(ख) अनुरक्षण ड्रेजिंग - रुपये 4995/- लाख की लागत पर मुरींग डाल्फीनों पर मुख्य ड्रेजिंग और अनुरक्षण ड्रेजिंग का कार्य रुपये 2970/- लाख, रुपये

3060/- लाख और रुपये 3105/- लाख क्रमशः पर तीन वर्षों की अवधि के लिए ड्रेजिंग कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया को दिनांक 28.07.2009 के पत्र के तहत पहले ही दे दिया गया है। इसका संशोधित प्रस्ताव में अद्यतन कर दिया गया है।

- (ग) विद्युत नाप्या के लागत में कमी जो बाद के वर्षों में बढ़ सकती है, के कारण विद्युत लागत के व्यय को संशोधित कर दिया गया है।
 - (घ) चिकित्सा व्यय - पिछले वर्ष के मुकाबले चिकित्सा और सुरक्षा के व्ययों पर वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए 7 प्रतिशत दर से बढ़ोतरी कर दी गई है।
- (iv) वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान मुख्य परियोजनाओं के परिणाम पर उत्पादकता सुधार को स्पष्ट करते हुए नोट इस प्रकार है -
- (क) पायलेट लॉन्चेस का अधिग्रहण: समुद्री यातायात में बढ़ोत्तरी होने के कारण जहाजी गतिविधियों को सुचारू रूप से चलाने के लिए है। इसका उत्पादकता और राजस्व पर कोई सीधा प्रभाव नहीं है।
 - (ख) अतिरिक्त मूरिंग डालफिनों के लिए मुख्य ड्रेजिंग - मूरिंग डॉलफिनों को पीपीपी आधार पर निजी ट्रामिनल ऑपरेटरों को दिया जाएगा। रुपये 65 करोड़ की समस्त लागत को पूरा करने के लिए पत्तन रुपये 50 करोड़ का ऋण ले रहा है। पीपीपी ऑपरेटरों से राजस्व की हिस्सेदारी ऋण की व्याज देयताओं व मुख्य पुनः भुगतान के लिए अपर्याप्त रहने की संभावना है। इसलिए जबकि मुख्य रोजगार में वृद्धि होगी, नई एम डी के रोस के बारे में अगले 7वर्षों तक ऋण को चुकाने में ही जाएगा।
 - (ग) भवनों, स्टॉफ क्वार्टर्स, कम्पाउण्ड वॉल, विद्युत उपस्टेशन उपकरणों आदि के सिविल कार्य प्रतिस्थापना वृद्धी उत्पादकता या राजस्व पर कोई प्रभाव नहीं।
 - (घ) सुरक्षा पर पूंजीगत व्यय -उत्पादकता तथा कुल उत्पादन में कोई सुधार की संभावना नहीं है। इसके विपरीत वहाँ सीधे तौर पर अतिरिक्त व्यय होगा जो कि पत्तन के बाटम समय पर प्रतिकूल प्रभाव डालेगा।
 - (ङ) कम्प्यूटीकरण तथा ईआरपी का कार्यान्वयन - पत्तन उपयोगकर्ता को प्रभावी व प्रतियोगी सेवा देना है। क्षमता वृद्धी उत्पादकता व राजस्व पर प्रभाव नहीं पड़ेगा।

- (च) ग्रैब, मशिनरी आदि की बदली - उत्पादकता या राजस्व में कोई वृद्धि की संभावना नहीं है ।
- (छ) 30 वर्ष पुराने यांत्रिक लौह अयस्क ह सम्हाई संयंत्र की पुन स्थापना/पुन संरचना - कोई अतिरिक्त क्षमता नहीं राजस्व में कोई प्रभावी वृद्धि नहीं । परंतु बदली व पुनः स्थापना के लिए रुपये 302 करोड़ का ऋण जापानी इंटरनैशनल को आपरेशन एजेन्सी से लिया जाना है । जिसे एम3एचएच के समय राजस्व से पूरा किया जाएगा ।
- (ज) ब्रेकवाटर व मोल को मजबूतीकरना - ब्रेकवाटर की सुरक्षा व मजबूती के लिए संरचना में सुधार आवश्यक है । राजस्व में अतिरिक्त क्षमता या सीधे निवेश का सृजन करने की जरूरत नहीं है ।
- (झ) पत्तन जलयानों के लिए जेट्टी का निर्माण - परिचालन जरूरतों के लिए संरचना अपग्रेडेशन है । क्षमता या राजस्व में कोई वृद्धि की संभावना नहीं है ।
- (त्र) शेष 5.2 कि.मी के चार मार्गीया सड़क के कार्य को पूरा करना - आवश्यक सड़क संयोजन स्थापित करने के लिए संरचना में सुधार आवश्यक है । राजस्व में कोई सीधी वृद्धि नहीं । टोल कर से रुपये 60 करोड़ के पत्तन की हिस्सेदारी के पुन भुगतान के लिए सड़क यातायात अपर्याप्त है ।
- (ट) रेल नेटवर्कप्रणाली का सुधार व नवीनीकरण करना - संरचना अपग्रेडेशन क्षमता या राजस्व में कोई सीधी वृद्धि नहीं परंतु पत्तन रेल में आवश्यक सुधार करने के लिए ऋण लेना होगा ।
- (ठ) पीपीपी आधार पर घाट सं. 7 पर यांत्रिक कोयला टर्मिनल संयम वर्ष 2012-13 में चालू होगा। वर्ष 2012-13 के प्रक्षेपणो मे 3 एमएमटी अतिरिक्त उत्पादन माना जा रहा है सम्हाई की संभावना है ।
- (ड.) अस्थायी मत्स्य जेट्टी - पत्तन की सुरक्षा के लिए आवश्यक है । राजस्व या क्षमता में कोई सीधी वृद्धि नहीं । पत्तन के सिमित स्रोत निकासी ।
- (त) खारीवाडा झोपडपट्टी का स्थानांतरण -पत्तन का भविष्य में विस्तार करने के लिए आवश्यक है । वर्ष 2013 तक क्षमता या राजस्व में कोई वृद्धि नहीं । पुनः पत्तन के सीमित वित्तीय स्रोत से निकासी ।

मुख्य योजनाओं का खरीद इस प्रकार है -

- (v) यास्तविक पैरामीटर के संबंध में यातायात का अनुमान निर्धारित प्रोफार्मा प्रपत्र 2 के प्रे विद्यमान तथा प्रस्तावित प्रशुल्क ला पत्तन निष्पादन दर्शाता है के अनुसार है, । वर्ष 2007-08 व 2008-09 के लिए कार्गो जहाज घाट का अधिग्रहण कार्गो उत्पादकता बोटी श्रमिक उत्पादकता का निष्पादन भी दिया जाता है ।

क) उत्पादकता सुधार के बारे में मैं यह बताना चाहता हूं कि एमओएचपी के परामर्श अभियंता ने पत्तन को सलाह दी है कि चूंकि संयंत्र 30 वर्ष पुराना है, इसलिए इसे 70 प्रतिशत की दर क्षमता के साथ चलाया जाए । इसके बावजूद पत्तन ने कैसे भी वर्ष 2006-07 में एमओएचपी में 12.5 मिलियन टन यातायात की सम्हाई की है जब कि इस्टाब्लिश्ड क्षमता 9.5 मि टन है । वर्ष 2007-08 और 2008-09 में निष्पादन क्रमशः मंत्रालय द्वारा निर्धारित 10.31 मिलियन टन और 11.51 मिलियन टन रहा ।

ख) प्रपत्र 3 के से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2009-10 से वर्ष 2012-13 के अनुमान के अधीन प्रस्तावित क्षमता उपभोग 119 प्रतिशत से 137 प्रतिशत के बीच रहेगा ।

- (vi) जून 2009 मैनिंग स्केल पर न्यायालय का पंचाट निर्णय में माल सम्हाई प्रभाव के संबंध में पत्तन में लागू करने का प्रयास किया गया था । कामगारों के हड़ताल के कारण काम पूरी तरह ठप्प हुआ । एमओएचपी के लिए मैनिंग स्केल का निर्णय लागू नहीं है । इसके कारण घाट सं. 9 में लौह अयस्क सम्हाई की लागत में कोई कमी नहीं हुई । माल सम्हाई कामगारों के युनियनों से विस्तृत चर्चा के बाद गैंग / सेट स्ट्रेण्थ में औसतन की कमी मुरिंग डाल्फिनों में लौह-अयस्क और सामान कार्गो के लिए दिखाई दी । एसी सकी का लाभ स्टीवडोर्स व सामान्य व्यवसाय को ही होगा । माल सम्हाई कामगारों के मैनिंग स्केल पर पत्तन को कोई फायदा नहीं है ।

समुद्री कामगारों के बारे में, निर्णय लागू करते समय मैनिंग स्केल में सौसतन कमी की गई । समुद्री कामगारों को दिए जाने वाले समयोपत्ती के कारण यह क्षतिपूर्ति से अधिक होगा ।

- (vii) (क) अल्ट्राक्योरस हिल के पश्चिम तटय और जल क्षेत्रों के लिए एमओपीटी पीपीपी रियायते, बुट ऑपरेशन व अन्य भाडेधारी द्वारा अधिग्रहित जल क्षेत्र व भूमिक्षेत्र पर पहले से ही लागू दरों से कर ही रहा है । इसे व्यवसायी द्वारा स्वीकृत कर लिया गया है । रियायतों / लाईसेन्सधारी को आबंटित क्षेत्र में नदी से भरा गया है । चूंकि इसे लाईसेंस कवर के अनुसार यथावत स्वीकार कर लिया है । इसलिए जल क्षेत्रों पर भूमि दरों से कर लगाने की प्रथा को खण्डन नहीं किया जा सकता ।

टैम्प द्वारा पिछली अधिसूचित दर व्यवसायिक कारणों के लिए रुपये 30 प्र.चौ.कि व गैर व्यवसायिक के लिए रुपये 20/- प्र.चौ.की था । पत्तन ने पिछले अधिसूचित दरों पर 40 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि प्रस्तावित की है । इन जल क्षेत्रों की देखरेख एमओपीटी के नौसंचालन चैनल द्वारा की जा रही है, जो सीडी के निचे की गहराई (-)14.4 और (-)14.1 मी. रखना है जिससे वार्षिक ड्रेजिंग कार्य भी है । यह चैनल मुख्य ड्रेजिंग के साथ कई वर्षों से बनाया गया है । इसके अलवा वहाँ सड़क और रेल नेटवर्क के कारण जल क्षेत्र और भूमि क्षेत्र में सीधे पहुंचे जा सकते हैं ।

उपरोक्त क्षेत्र के संदर्भ में पिछले अधिसूचित दरों पर 40 प्रतिशत की वृद्धि करने का अनुरोध एमपीटी करती है ।

- (ख) अल्पारिस हिल और सांकोल के बीच तटाय और जलक्षेत्रों के बारे में पहले ही मौजूद शीपयार्ड कार्यरत है, जिसे पत्तन ने अल्पावधि पर भाडे पर दिया है । वे भूमि के लिए निर्धारित एसओआर के अनुसार संपदा भाडे का भुगतान करते हैं । वहीं दरों को तटाय और जल क्षेत्रों के लिए लागू है । सामान्यताः भाडेधारी तटाय और जल क्षेत्रों को सुधार करते हैं । इसलिए पत्तन भूमि क्षेत्रों पर भाड़ा लागू करता है ।

चूंकि, नटटाधारी तटाय और जल क्षेत्रों पर भूमि भाडे को लागू करने को स्वीकार कर लिया है, इसलिए यही सिधान्त क्रम सं (क) (00) के लिए भी लागू किया जा सकता है ।

तटाय और जल क्षेत्रों को पत्तन जल क्षेत्रों से सांकवाल तक सटे सार्वजनिक सड़क से प्रवेश कर सकते हैं ।

शिपयार्ड के सामने वाले जल क्षेत्रों में पत्तन चैनल अनुरक्षण या ड्रेजिंग नहीं करता है ।

पत्तन ने इन क्षेत्रों के भाडों पर 40 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है । यह प्रस्ताव भाडे में वृद्धि करने का है रुपये 250/- प्रति 10 चौ.मी या प्रति कैलेण्डर, उसका भाग या रुपये 350/- तक उसका भाग ।

- (ग) सांकवाल से आगे जल तथा फोरशोर क्षेत्रों से लेकर जुआरी के दक्षिण तट स्थित कोर्तालिम फेरी प्वाइंट तथा दोना पावला व कोर्तालिम पुल के बीच उत्तरी तट देखें श्रेणीकरण क उपर फोरशोर तथा जलक्षेत्र पत्तन क्षेत्राधिकार में आते हैं निजी भूमि से इस भूमि तक पहुंचा जा सकता है । पब्लिक सड़क तथा पोर्ट वाटरफ्रंट के बीच भूमि खण्ड है यह सभी निजी पटियों की है इसलिए निजी भूमि से पत्तन के जल क्षेत्रों में जाना पड़ता है । जल बाजू में

पत्तन ने चैनल नहीं बनाया है। इन जल क्षेत्रों का अब तक इस्तेमाल नहीं हुआ है। तथापि, पत्तन क्षेत्र बिना किसी अन्य सुविधा या भूमि या जल क्षेत्र इस जगह जाने के लिए कोई सुविधा मुहैया किए बिना किराए पर देने की कोशिश कर रहा है।

पत्तन ने भूमि को लागू मौजूदा रुपये 43.50 प्रति 10 व.मी प्र.मा दर पर 40 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित की है। पिछले दर प्रचालन क्षेत्रों अर्थात् अल्पाकिरीस हिल की भूमि के लिए लागू है और जुवारी नदी के उत्तरी किनारे पर व सांकोल से आगे कोरताल्लिम तक के जल क्षेत्रों पर वही दर लागू करने का पत्तन का प्रस्ताव है।

घ) सामान्य:

पत्तन के मत के अनुसार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा (2) (ट), जिसमें 'भूमि' को परिभाषित किया गया है, उच्च ज्वारिय चिह्नन के नीचे में समुद्री अथवा नदी के तल तथा उससे संबंधित धरातलीय। अथवा धरती से जुड़ी कोई स्थाई वस्तु भी शामिल है।

अतः हमारा मत है कि भूमि के लिए लागू दर ही जल व तटीय क्षेत्रों के लिए भी लागू की जाए।

(viii) पिछले संशोधन (दि. 27.12.2006 से) में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित घाट किराया प्रभारों की तर्कसंगतता तथा "घाट किराया प्रभार" उप-कार्यकलाप के तहत राजस्व में हुए उत्तरवर्ती वृद्धि के संबंध में प्रस्तुत है कि यातायात वृद्धि जहाजों की संख्या तथा जीआरटी में वृद्धि के बावजूद भी वर्ष 2006-07 की तुलना में वर्ष 2008-09 के दौरान इस उप-कार्यकलाप के तहत राजस्व वर्ष 2006-07 15.60 करोड़ रुपये से घटकर 2008-09 के दौरान 12.77 करोड़ रुपये हुआ है।

(ix). हम प्राधिकरण के ध्यान में लाना चाहते हैं कि प्रबंध तथा सामान्य प्रशासन पर अधिक व्यय के कारण पत्तन को व्यापारि वर्ग से टीका मिलती है। यह व्यय कुछ सुविधाओं के समर्थन में है यथा वित्त, भंडार, वर्कशॉप, सतर्कता, योजना तथा प्रबंध सेवों तथा प्रचालन विभागों का सामान्य प्रशासन/प्रमुख घटकों में वेतन तथा मजदूरियां (59%) शामिल है जो पत्तन द्वारा निर्णित नहीं है बल्कि द्विपक्षीय वेतन समझौता समिति (बीडब्ल्यूएनसी) समझौता के अनुसरण में है। वर्ष 2007-08 से 2010-11 के लिए व्यय का विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया गया है।

(x). पत्तन ने दि. 22.09.2009 को पीपीपी परियोजना पर मुंद्रा मुरगांव पोर्ट प्रा.लि (एमएमपीपीएल) के साथ करार किया है। पीपीपी परियोजना घाट सं.7 में प्रचालन वर्ष 2012-13 के दौरान शुरू होने की अपेक्षा है। प्रचालन का पहला वर्ष होने के

कारण वर्ष 2012-13 के दौरान 3 एमएमटी यातायात पर विचार किया जाता है। करार के अनुसार, कन्सेशनर का आबंटित भूमि, जल क्षेत्र सहित, पर ग्राह्य पट्टा किराया व वर्ष 2012-13 के लिए कन्सेशनर की सकल आय पर 20% की दी से राजस्व हिस्से के बारे में प्रस्ताव में विचार किया गया है। मार्च, 2005 के प्रशुल्क नियमन संबंधी निर्देशों के पैरा 2.8.3 के अनुसरण में निलंब लेखा में राजस्व हिस्से/ रॉयल्टी का अनुरक्षण किया जाएगा। घाट सं. 7 पर सम्मूहलाई गए जहाजों पर वीआरसी तथा रेल आमदनी के उपार्जन का वर्ष 2012-13 के लिए लेखा किया गया है।

(xi). पडोसी पणजी पत्तन से अधिक नौभार आकर्षित करने हेतु अक्टूबर से मई तक की अवधि के लिए जहाजों के अपने गियरों द्वारा ब्रेक्वाटर के पश्चिम में सम्मूहलाई गए जहाजों पर 90% छूट की अनुमति दी जाती है। अतः जहाज संबंध आय यातायात वृद्धि के ही अनुपात में नहीं बढ़ेगी। यह छूट कायम रखनी होगी ताकि यातायात पणजी पत्तन की ओर न मुड़ जाए। वर्ष 2009-10 से 2013-14 तक की अवधि के लिए जहाज संबंध प्रभारों की गणना आज की तारीख को रु.46.73/- के मुकाबले रु.48/- की दर से डालर विनिमय दर को ध्यान में रखते हुए की गई है।

(xii). जैसा कि प्राधिकरण को सूचित किया जा चुका है, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 76 करोड़ रुपये तथा वर्ष 2009-10 के लिए 68.58 करोड़ रुपये संचयी घाटे के संबंध में दरमानों के संशोधन के बारे में हमारे मौजूदा प्रस्ताव पर विचार करते समय कृपया ध्यान दिया जाए।

10.2. संयुक्त सुनवाई में निर्णय हुए अनुसार गोवा मिनरल और एक्सपोटर्स एसोसिएशन (जीएमओईए) ने दि. 30 अक्टूबर 2009 के अपने पत्र में अधिसूचित पत्तन सीमाओं के भीतर आनेवाले जलक्षेत्रों में मरीना प्रोजेक्ट की स्थापना करने के संबंध में मैसर्स चौगुले एंड कं.प्रा.लि द्वारा किए प्रत्यावेदन पर अपनी टिप्पणियां दी हैं। एमओपीटी ने दिनांक 5 नवंबर 2009 के पत्र के तहत अपना जवाब प्रस्तुत किया है।

11. उपरोक्त के अलावा गोवा मिनरल और एक्सपोटर्स एसोसिएशन (जीएमओईए) ने दिनांक 30 अक्टूबर, 2009 के अपने पत्र के तहत अतिरिक्त अभिमत प्रस्तुत किए हैं। एमओपी ने दिनांक 5 नवंबर, 2009 के पत्र के तहत अपनी अभ्युक्तियां प्रस्तुत की हैं।

12.1. पत्तन के खुले व आच्छादित क्षेत्रों के भंडारण प्रभारों की तर्कसंगतता के लिए पत्तन ने फरवरी 2008 में एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। एमओपीटी ने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, प्रस्तावित उपबंध शामिल किया है, जो बाद में प्रस्तुत किया गया है।

12.2. एमओपीटी ने भंडारण प्रभार की यूनिट दर तथा प्लॉट किराए को "प्रति वर्ग मी. प्रति 10 दिन या उसका भाग" आधार पर, में संशोधन करते हुए "प्रति टन प्रति दिन" आधार पर करने हेतु

प्रस्ताव रखा है। भंडारण प्रमारों तथा प्लाट किराए में प्रस्तावित तर्कसंगतता के समर्थन में उसने कुछ निम्नलिखित प्रमुख मुद्दे रखे हैं -

- (i) चूंकि यह बहुप्रयोज्य सामान्य नौभार घाट सं. 10 तथा 11 है अतः पत्तन के पास घोषित कस्टम बाउंड एरिया/झोन में करीब 165,000 वर्ग मी. अच्छादित भंडारण क्षेत्र है। कस्टम बाउण्ड के भीतर इस खुले भंडारण क्षेत्र का इस्तेमाल आयातकों द्वारा शुल्क बल्क कोयला, कोक, स्क्रैप आदि के स्टेकिंग के लिए स्टेकिंग यार्ड के रूप में किया जाता है।
- (ii) इस घाटों में सामान्य नौभार यातायात में वृद्धि होने की परंपरा है। तथापि, पत्तन के पास सीमित भंडारण क्षेत्र होने के कारण, नौभार के थीमे निपटान से बाधा उत्पन्न होती है। नौभार का 'डवेल टाइम' ही एक प्रमुख घटक है जो सामान्य नौभार घाटों ने यातायात समूहलाई में पत्तन की समक्ष कार्यक्षमता को निर्धारित करता है।
- (iii) मौजूदा दरमान (एसओआर) के तहत प्रयोक्ताओं को नौभार के स्टेकिंग के लिए इस्तेमाल किए गए भूमि क्षेत्र के आधार पर भंडारण प्रभार व भूमि किराए हेतु प्रत्येक 10 दिनों के बाद बिल देना पड़ता है। मौजूदा दरें नाममात्र के लिए हैं अतः व्यक्तिगत आयातक निर्यातकों द्वारा भंडारण यार्ड के रूप में इस क्षेत्र का इस्तेमाल किया जाता है। इससे सामान्य वस्तुओं के यातायात पर प्रतिकूल असर पड़ता है क्योंकि नौभार का निपटान, जहाजों के अभारण दर से मेल नहीं खाता है।

अतः पत्तन में समूहलाई जानेवाले जहाजों का डवेल टाइम घटाने का अनुरोध है। प्लाट के बेहतर उत्पादन के लिए निपटान का शीघ्र निपटान के महत्वपूर्ण मानदंड है।

- (iv) सचिव (नौयहन) द्वारा नामित अंतर लिपिकी वर्ग (आईएमजी) ने नौभार समूहलाई प्रणाली तथा उपकरण के ऑप्टिमाइजेशन, भूमि प्रचालन व जल प्रचालनों में एकरूपता, नौभार के डवेल टाइम में कटौती, आदि के संबंध में अपनी संस्तुतियां दी है।
- (v) उपरोक्त को देखते हुए पत्तन ने उगाही दर को प्रशुल्क संरचना में कुछ तर्कसंगतता सहित 'क्षेत्र आधार' के स्थान पर "प्रति टन प्रति दिन" आधार पर बदलने का प्रस्ताव रखा है जिसका एकमात्र उद्देश्य है कि खुले प्लाट/अच्छादित शेड से नौभार का शीघ्र निपटान हो। पत्तन ने बताया है कि साउथ वेस्ट पोर्ट लि. के मौजूद एसओआर में भूमि किराया/भंडारण प्रमारों की यूनिट दर प्रति टन/प्रति दिन आधार पर है।
- (vi) इस संबंध में पत्तन ने दि. 7 जनवरी 2008 को व्यापारी वर्ग के साथ बैठक बुलाई थी। उसने प्रस्ताव के साथ बैठक के कार्यवृत्त की प्रति प्रस्तुत की है। कार्यवृत्त के

अनुसार मुरगांव पत्तन प्रयोक्ता संगठन ने प्रति टन आधार पर प्रस्तावित भंडारण प्रभारों को स्वीकार किया है ।

12.3. संक्षेप में, एमओपीटी ने आच्छादित शेडों, वेअर-हाउसों तथा वाफों के भंडारण प्रभार (एसओआर का भाग धारा ग) तथा संपदा किराए (एसओआर का भाग III) में निम्नलिखित संशोधन प्रस्तावित किया है -

- (i). मौजूदा दरमानों में आयातित/निर्यातित नौभार तथा बल्क/ब्रेक बल्क नौभार के लिए विभेदक फ्री पिरीयड/भंडारण प्रभार निर्धारित नहीं है । पत्तन अब भंडारण प्रभार/भूमि किराए में कुछ वर्गीकरण करना तथा प्रभार के यूनिट दर को प्रति टन प्रति दिन में बदलना चाहता है ।
- (ii). शुष्क बल्क आयात नौभार के संबंध में वह तीन दिनों के मुफ्त भंडारण की समाप्ति बाद रुपये 0.50 से रुपये 1.0 रुपये टन प्रति दिन के भीतर 'सामान्य किराया' वसूल करना चाहता है । "सामान्य किराए" (जो सुपुर्दगी दर से जुड़ा है) की समाप्ति के बाद नौभार के ठहराव के लिए वह विलंब शुल्क की वसूली करना चाहता है ।
- (iii). विभिन्न वर्गों के नौभारों के लिए मुफ्त दिनों की संख्या में संशोधन किए जाने का प्रस्ताव है ।

12.4. पत्तन ने बताया है कि 'संपदा किराया' कार्यकलापों के तहत वित्तीय विवक्षा नकारात्मक होगी, यदि प्रस्तावित सामान्य अवधि के भीतर नौभार का निपटान किया जाता है क्योंकि नौभार के शीघ्र निपटान हेतु व्यापारी वर्ग को प्रोत्साहन के रूप में अतिरिक्त मुफ्त दिन प्रस्तावित किए गए हैं ।

12.5. एमओपीटी के उपरोक्त प्रस्ताव के संदर्भ में, टैम्प दिनांक 4 मार्च 2008 के पत्र के तहत पत्तन से कुछ मुद्दों पर स्पष्टीकरण/जानकारी मांगी गई थी । एमओपीटी ने दिनांक 27 जून, 2008 के पत्र के तहत अपना जवाब प्रस्तुत किया था । हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों व एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत जानकारी को नीचे सारणी में दिया गया है -

क्रम सं	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब
(i)	व्यापार के लिए आबंटित प्लॉट के किराए में प्रस्तावित संशोधन को अभी संपदा किराए से संबंधित पाठ के तहत विहित किया गया है । महापत्तन न्यास मार्च 2004 में जारी सरकार के दिशानिर्देश से शासित है जो कि महापत्तनों की भूमि के पट्टा किरायों/लाईसेंस शुल्कों की जल तथा भूमि प्रबंधन नीति पर बनी है । अतः एमओपीटी से अनुरोध है कि वे बताएं कि प्लॉट के किराए के प्रस्तावित संशोधन उपरोक्त संदर्भित सरकारी दिशानिर्देशों से युक्त है ।	यह प्रस्ताव प्लॉटों/स्टोरेज प्रभारों, प्रति वर्ग भी शेडों के प्रति दिन प्रति आधार पर किराया प्रभारित करने की मौजूदा पद्धति की युक्ति संगत बनाने के लिए है । यूनिट दर में बदलाव से मार्च 2004 में जारी महापत्तनों के लिए भूमि निति के सरकारी दिशानिर्देश का उल्लंघन नहीं होगा ।

(ii)	कार्गों की प्रत्येक मद के लिए प्रस्तावित प्रशुल्को का वित्तीय प्रभाव बताएं ।	प्रस्तावित संशोधन मात्र प्रचालन कुशलता के लिए प्रशुल्क संरचना को युक्ति संगत बनाना है । ऐसे में वित्तीय प्रभाव को रूढ़िवादी दृष्टि से नहीं देखना चाहिए । इस पूरी प्रक्रिया को पत्तन में ड्वेल टाईम को घटाने के उद्देश्य से देखा जाना चाहिए । इन सेवाओं से जनित राजस्व ऋणात्मक होगा यदि कार्गों को प्रस्तावित सामान्य अवधि के भीतर खाली करा लिया जाता है चूंकि शीघ्र खाली करने के लिए अतिरिक्त निशुल्क दिन का प्रावधान है ।
(iii)	तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 के प्रत्येक कार्गों मदों के लिए मौजूदा प्रशुल्क सीमा पर राजस्व के साथ साथ प्लाटों के भंडारण प्रभार और किराए को तर्कसंगत बनाने के प्रस्ताव की दृष्टि से अर्जित होने वाला राजस्व बताएं । पिछले 2 सालों 2006-07 तथा 2008-09 में मौजूदा प्रशुल्क संरचना अनुसार अर्जित राजस्व भी बताएं । इसके लिए एमओपीटी को विवरण प्रस्तुत करने के लिए प्रपत्र भी दिया गया था ।	पत्तन ने हमारे प्रपत्र में सूचना देने में असमर्थता व्यक्त की थी क्योंकि पत्तन द्वारा अपनाई गई लेखा पद्धति में राजस्व की ऐसी श्रेणी नहीं है । विद्यमान लेखा पद्धति में आयात तथा निर्यात कार्गों के किराये प्रभारों से प्राप्त आय में ब्रेक बल्क तथा ड्राई बल्क की बुकिंग उसी शीर्ष के तहत की जाती है । यह भी बताया गया कि विद्यमान तथा प्रस्तावित प्रशुल्क से अगले तीन सालों तक प्राप्त राजस्व को वास्तविक आधार पर गणना नहीं की जा सकती क्योंकि यह पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा कार्गों खाली कराने पर निर्भर करता है । उन्होंने प्लाटों के भंडारण प्रभारों/किरायों पर प्रस्तावित प्रशुल्क साथ ही साथ कोयले तथा एमओपी के दो जहाजों पर विद्यमान प्रशुल्क से अर्जित होने वाली राजस्व का विवरण प्रस्तुत किया है । जिससे कि उनका दावा मजबूत हो सके कि यदि कार्गों समय पर खाली किया जाता है तो प्रस्तावित प्रशुल्क का असर स्मृणात्मक होगा ।
(iv)	क) विस्तृत कामकाज के साथ साथ ब्रेक बल्क तथा ड्राय बल्क कार्गों के आयात/निर्यात की प्रत्येक श्रेणी के लिए प्रस्तावित विलम्ब शुल्क दर प्रति टन प्रति दिन निकालने का आधार स्पष्ट करें । ख) अनुसूची में जुड़ी कार्गों की प्रत्येक श्रेणी के लिए सामान्य किराये निर्धारित करने के लिए विस्तृत कामकाज प्रस्तुत करें । ग) विभिन्न प्रकार के कार्गों के लिए प्रस्तावित सुपुर्दगी पैमाने का आधार बताएं ।	उन्होंने बताया कि प्रस्तावित विलम्ब शुल्क प्रस्ताव पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ चर्चा उपलब्ध प्रत्येक वस्तु की सुपुर्दगी पैमाने तथा पत्तन में उपलब्ध संरचनात्मक सुविधाएं, कार्गों का प्रकार, पार्सल आकार निर्धारित करने के उपरान्त प्रस्तावित किए गए । प्रस्तावित प्रभारों के पीछे मुख्य इरादा प्रयोक्ताओं द्वारा पत्तन को भंडारण क्षेत्र बनाने से रोकना है ।

12.6. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार एमओपीटी से प्राप्त दिनांक 18 फरवरी 2008 का प्रस्ताव तथा उनके द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण संबंधित प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों को उनके विचारार्थ परिचालित किया गया था । प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों से प्राप्त मतों को फीडबैक जानकारी के रूप में एमओपीटी को प्रेषित किया गया था । प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों के मतों पर एमओपीटी ने अपने मत प्रस्तुत किए हैं ।

12.7. पत्तन ने तत्पश्चात अपने दिनांक 18 जुलाई 2008 के पत्र तहत बताया है कि खुले प्लाट/शेड तथा वेअरहाउसों के किराए को प्रभारित करने की यूनिट दर, प्रति वर्ग मीटर से प्रति टन/प्रति दिन आधार पर बदलने का प्रस्ताव व्यापारी वर्ग ने स्वीकार किया था और दिनांक 7 जनवरी 2008 को व्यापारी वर्ग के साथ हुई बैठक में सर्वसम्मति प्राप्त की गई थी।

12.8. इस बीच प्राधिकरण को अग्रवाल कोल कार्पोरेशन प्रा.लि. (एसीसीपीएल) द्वारा एमओपीटी को प्रेषित पत्र, जिसकी प्रति टैम्प को पृष्ठांकित की गई थी, प्राप्त हुआ जिसमें बताया गया था कि एमओपीटी ने पत्तन द्वारा दिनांक 11 जून, 2009 को जारी परिपत्र के आधार पर कोयला व कोक के भंडारण प्रभारों के लिए संशोधित प्रस्तावित प्रशुल्क कार्यान्वित किए हैं, जबकि प्राधिकरण ने प्रस्ताव अभी तक अनुमोदित नहीं किया है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए एमओपीटी से एसीसीपीएल के इस टिप्पणियों पर मत मांगे गए थे।

12.9. कोयला तथा कोक व अन्य बल्क नौभार के भंडारण हेतु विलंब शुल्क व भंडारण प्रभारों के लिए संशोधित प्रशुल्क कार्यान्वित करने संबंधी दिनांक 11 जुलाई, 2009 को जारी परिपत्र के बारे में एमओपीटी से स्पष्टीकरण मांगे गए थे। एमओपीटी ने 17 नवम्बर, 2009 के जवाब में प्रशुल्क प्रस्ताव के कार्यान्वयन हेतु सन्निकट कारण प्रस्तुत किए। पत्तन ने दिनांक 31 मार्च, 2005 को प्रशुल्क मार्गनिर्देशों के खंड 2.17 (I) 2.17 (II) तथा 2.17 (III) का उल्लेख किया है जो टैम्प को प्रस्तुत प्रशुल्क प्रस्ताव पर उनका अनुमोदन प्राप्त होने तक अंतरित में तदर्थ आधार पर प्रशुल्क प्रस्ताव के कार्यान्वयन हेतु है। आगे, पत्तन ने दिनांक 5 जून, 2009 को कोल/कोक आयातकर्ता पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ एक बैठक भी बुलाई जिसमें प्रस्तावित प्रशुल्क के कार्यान्वयन हेतु उनसे सर्वसम्मति प्राप्त हुई। बाद में टैम्प ने पत्तन तथा पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ दिनांक 28 अक्टूबर, 2009 के एक संयुक्त सुनवाई की। इस संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया कि पत्तन प्रस्तावित मुफ्त अवधि को बढ़ाने का औचित्य देते हुए विस्तृत विश्लेषण करेगा तथा गत व भविष्य की अवधि (कम से कम तीन वर्ष) के लिए वित्तीय वियक्षा प्रस्तुत करेगा तथा सुपुर्दगी मापदंडों के निर्धारण का आधार भी देगा।

12.10. पत्तन ने 10 नवंबर 2009 को निम्नलिखित जवाब दिए -

- (i). मुफ्त अवधि को 3 दिन से 10 दिन बढ़ाया गया है ताकि पत्तन प्रयोक्ताओं को एमओपीटी से आयात करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सके।
- (ii). उन्होंने वित्तीय वियक्षा संबंधी परिकल्पना प्रेश किया है जिसमें उद्धित है कि यदि अनुमत सामान्य अवधि के भीतर प्रयोक्ता नौभार का निपटारा करते हैं तो राजस्व में कटौती होगी।
- (iii). कोयला तथा कोक के लिए सुपुर्दगी दर प्रयोक्ताओं के परामर्श से नियत की गई है।

13. इस मामले संबंधी तथा भंडारण प्रभार व प्लेट किराए की तर्कसंगतता के बारे में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय रिकॉर्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पार्टियों से प्राप्त टिप्पणियां तथा मदभेदों का सारांश संबंध पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। यह विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध की जाएगी।

14. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). मुख्याधिकार पत्तन न्यास (एमओपीटी) का मीजूदा दरमान 31 मार्च 2009 तक प्रशुल्क वैधता के साथ नवम्बर 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया गया था। तदनुसार, एमओपीटी ने दिसम्बर 2008 में प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रस्ताव पर प्राथमिक उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया गया था। तत्पश्चात्, हमारे प्रश्नों पर जवाब देते समय, एमओपीटी ने वर्ष 2008-10 से 2011-12 के लिए संशोधित लागत विवरण, संशोधित प्रस्तावित मसौदा दरमान और पूर्ण अनुमानों के संदर्भ में विभिन्न दस्तावेज भेजे थे। संशोधित प्रस्ताव भी उपयोक्ताओं को परिचित किया गया था। संदर्भित मामले पर 28 अक्टूबर 2008 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान, एमओपीटी को सलाह दी गई थी कि अप्रैल 2009 से सितम्बर 2009 के वास्तविक आंकड़ों के आलोक में वर्ष 2009-10 के अनुमानों को अद्यतन किया जाए और वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों में समायोजन के परिणामस्वरूप, पत्तन को अनुमती वर्षों के अनुमानों की समीक्षा करने की सलाह दी गई थी। चूंकि निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क तीन वर्षों की अवधि के लिए लागू होगा, इसलिए पत्तन को वर्ष 2012-13 के लिए भी अनुमान भेजने के लिए कहा गया था, यदि वह तीन वर्षों की पूर्ण वैधता अवधि का लाभ लेने की इच्छा रखता है।

तदनुसार, पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 6 नवम्बर 2008 द्वारा वर्ष 2012-13 के अनुमानों के साथ अपेक्षित सूचना भेजी थी। इसके पत्र दिनांक 6 नवम्बर 2008 के अंतर्गत एमओपीटी द्वारा भेजे गए लागत विवरणों के साथ संशोधित प्रस्ताव पर हमारे विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विचार किया गया है।

(ii). वर्ष 2008-10 के आंकड़े अप्रैल से सितम्बर 2008 अवधि के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर पत्तन द्वारा दिए गए अनुमान हैं। चूंकि वर्ष 2008-10 पहले ही पूरा हो चुका है, इसलिए यह उपयुक्त होगा कि वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया जाए। तथापि, इस तथ्य पर विचार करते हुए कि इस प्रस्ताव को लम्बी अवधि के लिए लंबित रखा गया है; एमओपीटी से और सूचना नहीं मांगी गई थी। किसी भी मामले में, प्रशुल्क वैधता अवधि के वास्तविक आंकड़ों की अगली समीक्षा में विश्लेषण किया जाएगा। उस समय वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों पर भी विचार किया जाएगा और, यदि वर्ष 2009-10 के अनुमानों पर विचार किए जाने की वजह से एमओपीटी को अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है, प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय उपयुक्त समायोजन किया जाएगा।

(iii). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.1.3 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर पत्तन के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है। एमओपीटी के दरमान की पिछली समीक्षा अक्टूबर 2008 में की गई थी। उस समय, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास किया था। जब प्रशुल्क की मूल वैधता मार्च, 2009 में समाप्त हो गई थी तो दरमान की वैधता को आगे बढ़ा दिया गया था। इस प्रकार, एमओपीटी अक्टूबर 2008 में अनुमोदित प्रशुल्क के स्तर पर वर्ष 2008-10 के दौरान प्रचालन करता रहा है। 2009-10 के अनुमानित परिणाम भी पूर्व अवधि के हिस्से के रूप में सुविचारित किए गए हैं।

(ख). वर्ष 2006-07 से 2009-10 से संबंधित पूर्व अवधि के संदर्भ में विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:-

- (i). समग्र पत्तन के लिए वास्तविक कुल यातायात (बीओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित यातायात अतिरिक्त) वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान 912.90 लाख टन के अनुमानित यातायात के विपरीत 982.10 लाख टन है। एमओपीटी ने वास्तव में अनुमानों की तुलना में 7.58 प्रतिशत अतिरिक्त यातायात प्रहस्तित किया है।
 - (ii). वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट समग्र पत्तन के लिए वास्तविक प्रचालन आय पेंशन विशेष लेवी से संबंधित आय और तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट बीओटी प्रचालक से प्राप्त राजस्व हिस्सेदारी को शामिल किए जाने के अधीन सुविचारित की गई है।
 - (iii). वार्षिक लेखों में यथा दर्शाए गए कुल व्यय (प्रचालन लागत, मूल्यहास और आर्बिट्रि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय) घटाव एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के लिए पत्तन द्वारा परिणित मूल्यहास पर विचार किया गया है।
 - (iv). वित्त और विविध आय के मामले में, सामान्य निधि निवेशों पर ब्याज अतिरिक्त है।
 - (v). वित्त और विविध व्ययों के संबंध में, वार्षिक लेखों में यथा दर्शाए गए ऋणों पर ब्याज, पेंशन न्यास निधि, ग्रेज्यूटी न्यास निधि और फ्रिज बेनिफिट टैक्स अतिरिक्त हैं।
- (ग). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार, एमओपीटी ने निजी प्रचालक से प्राप्ति-योग्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के संदर्भ में पृथक लेखा व्यवस्थित किया है। दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट, एस्क्रो खाते में बनाए रखी गई शेष राशि पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। तथापि, एस्क्रो खाते से किया गया

निवेश आरओसीई के लिए पात्र नहीं होगा जब इस एस्क्रो खाते द्वारा ऐसे निधियित सुविधाएं इस्तेमाल की जाती हैं और उसका प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है। पत्तन ने एस्क्रो खाते से आहरित राशि दर्शाई है और वित्तपोषण पूंजी परिसंपत्तियों के लिए लागू की है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के लिए प्रतिलाभ एस्क्रो लेखा निधियों से प्रोदभूत पूंजी व्ययों की राशि को अलग रखते हुए परिकलित किया गया है।

वर्ष 2008-09 के लिए, पत्तन ने व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों में अपनी परिसंपत्तियों का वर्गीकरण भेजा है और तदनुसार प्रतिलाभ परिकलित किया है। तथापि, वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए, पत्तन ने ऐसा वर्गीकरण नहीं भेजा है। वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए, पिछले सामान्य संशोधन के समय अंगीकृत प्रतिशत के आधार पर, परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों और व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों में विभक्त किया गया है। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पिछले सामान्य संशोधन आदेश में यथा सुविचारित वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए 15 प्रतिशत की दर से और व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के लिए 7.40 प्रतिशत परिकलित किया है।

वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए कार्यगत पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए परिकलित की गई है। वर्तमान देयताएं वार्षिक लेखों में दिए गए अनुसार सुविचारित की गई हैं। इस प्रकार, कार्यगत पूंजी उक्त वर्षों के लिए क्रमशः ₹0 275.28 लाख और ₹0 366.14 लाख परिगणित होती है।

वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए एमओपीटी द्वारा प्रतिवेदित कार्यगत पूंजी दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतीत नहीं होती है। उक्त वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए संशोधित की गई है। वर्ष 2008-09 के लिए वर्तमान देयताएं वार्षिक लेखों में दिए गए अनुसार सुविचारित की गई हैं। तदनुसार, वर्ष 2008-09 के लिए कार्यगत पूंजी ₹0 413.81 लाख परिगणित होती है।

वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित वर्तमान देयताएं ₹0 1030.32 लाख हैं। तथापि, अनुमानों का आधार और ब्रेक अप नहीं भेजे गए थे। चूंकि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पत्तन द्वारा वार्षिक लेखों में दर्शाई गई वास्तविक वर्तमान देयताएं उच्चतर स्तर पर हैं, इसलिए वर्ष 2009-10 के लिए कार्यगत पूंजी पर पहुंचने के लिए वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक वर्तमान देयताओं पर विचार किया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2009-10 के लिए परिगणित कार्य पूंजी नकारात्मक है और इसलिए विश्लेषण में शून्य माना गया है।

(घ). वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए एमओपीटी के निष्पादन का विश्लेषण दर्शाने वाला विवरण **अनुलग्नक-1** रूप में संलग्न किया गया है।

विश्लेषण दर्शाता है कि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए कुल घाटा तदनुरूपी अवधि के लिए ₹0 955.72 लाख के अनुमानित घाटे के विपरीत ₹0 6501.56 लाख है। वर्ष 2009-10 के लिए, अनुमानित घाटा ₹0 6285.36 लाख है।

पिछले सामान्य संशोधन के दौरान प्रशुल्क निर्धारित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किए गए वर्ष 2006-07 से 2008-09 के अनुमान उक्त वर्षों के वास्तविक आंकड़ों से लगभग तुलनीय हैं, सिवाय 'प्रचालन लागतें' और 'आर्बिट्रिट प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय' मदों के जो अनुमानों की तुलना में बहुत कम हैं। यह याद दिलाना होगा कि इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान ही नहीं अपितु 2002 के प्रशुल्क आदेश में भी पत्तन को सलाह दी गई थी कि अपने व्यय की समीक्षा करें और लागत नियंत्रण और लागत में कमी के उपाय करें। जैसाकि जीएमओईए द्वारा उल्लेख किया गया है, यदि पत्तन ने गंभीर लागत कटौती उपाय किए हैं और अपनी संपदाओं का सर्वोत्तम दोहन किया है तो घाटा कम होना चाहिए। नष्ट हुई एमओएचपी सुविधा को दोबारा शुरू करने के लिए किए गए एक बार के मुख्य व्यय भी घाटे का कारक है।

वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानों और वास्तविक आंकड़ों के बीच निष्पादन भिन्नता 20 प्रतिशत से ज्यादा नहीं है। वैसे भविष्य प्रशुल्क चक्र में पूर्व अवधि के समायोजन की आवश्यकता प्रतीत

- नहीं होगी। यह देखा जाए कि निर्धारित घाटा पत्तन न्यास को नुकसान नहीं है अपितु 16 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य स्तर से कम नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अर्जित करने का प्रतिनिधित्व करता है।
- (iv). वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा दिया गया यातायात अनुमान और पंचवर्षीय योजना के अधीन पत्तन द्वारा लगाए गए अनुमान से तुलना नीचे दी गई है:-

विवरण	यातायात मिलियन मीट्रिक टनों में		
	2010-11	2011-12	2012-13
प्रशुल्क प्रस्ताव में लगाया गया अनुमान (बीओटी बर्थ में प्रहस्तित यातायात सहित)	47.97	50.80	53.80
पंचवर्षीय योजना में अनुमान जैसाकि पत्तन द्वारा दिया गया है	41.69	44.55	लागू नहीं
तत्संबंधी पिछले वर्ष के यातायात की तुलना में आधार रूप में 2008-09 के वास्तविक यातायात को लेते हुए प्रतिशत बढ़ोतरी	6.98%	5.89%	5.98%

पत्तन ने सितम्बर 2009 तक के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर और भविष्य अनुमानित झुकाव के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात अनुमानों का प्रस्ताव किया है। वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित यातायात में वृद्धि वर्ष 2008-09 के वास्तविक यातायात की तुलना में 7.58 प्रतिशत है। इसी प्रकार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित यातायात में वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्ष की तुलना में क्रमशः 6.98 प्रतिशत, 5.89 प्रतिशत और 5.98 प्रतिशत है।

इस परिप्रेक्ष्य में कि एमओपीटी ने विचाराधीन वर्षों के दौरान काफी पूंजी व्यय प्रस्तावित किया है और इस तथ्य पर भी विचार करते हुए कि नई मशीनें उच्चतर कुशलता से प्रचालन करेंगी, गोवा मिनरल और एक्सपोर्ट्स असोसिएशन (जीएमओईए) ने कहा है कि लगभग 10 प्रतिशत की यातायात वृद्धि तर्कसंगत होगी।

पत्तन ने यातायात में वृद्धि का अनुमान लगाया है और 100 प्रतिशत से अधिक क्षमता उपयोग भी प्रतिवेदित किया है। हालांकि क्षमता निर्धारण किसी गणना और उत्पादकता स्तरों जिसपर ऐसी क्षमता निर्धारित की गई है ज्ञात नहीं है, द्वारा समर्थित नहीं किया गया है, इसलिए यह बताया गया है कि क्षमता निर्धारण सरकार द्वारा व्यवस्थित के अनुसार है। इस परिप्रेक्ष्य में, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा भेजे गए अनुमानों पर विश्वास करता है। तथापि, यदि यातायात के गलत अनुमानन के कारण एमओपीटी को अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है तो संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय यातायात में समायोजन किया जाएगा।

- (v). पत्तन ने अनुमानित यातायात के लिए मौजूदा दरों पर प्रत्येक प्रशुल्क श्रेणी के अधीन अनुमानित आय की विस्तृत गणना नहीं भेजी है। पत्तन ने 1 डॉलर = ₹ 46/- की विनिमय दर लागू करते हुए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मद से निर्धारित आय प्रतिवेदित की है। इस विश्लेषण का समाहार करते समय, विनिमय दर लगभग ₹ 45/- है। विस्तृत आय परिकलन के अभाव में, इस संबंध में समायोजन नहीं किया जा सकता।

पत्तन ने बताया है कि उसने वर्ष 2008-09 के दौरान मूरिंग डोलिफ़न्स पर प्रहस्तित लौह अयस्क पोतों पर सीएचएलडी लेवी पर 25 प्रतिशत रियायत और जलयान के गियर द्वारा वेस्ट ऑफ ब्रेकवॉटर में ही प्रहस्तित पोतों पर पाइलटेज पर 90 प्रतिशत की रियायत स्वीकृत की गई थी। प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित, पत्तन यदि वे ऐसा चाहें तो निम्नतर दरें स्वीकृत कर सकते हैं और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकते हैं। रियायत प्रदान करना पत्तन का वाणिज्यिक निर्णय है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरमान पूर्वकाल में पत्तन द्वारा यथा स्वीकृत सीएचएलडी लेवी और पाइलटेज पर उक्त छूट दिए जाने की मांग नहीं करता है। तथापि, ऐसा लगता है कि एमओपीटी ने अपनी भविष्य प्रचालन आय के अनुमानन के लिए स्वीकृत छूटों की वजह से पूर्वकाल में वसूल की गई आय के कम किए गए स्तर पर विचार किया है। ऐसी स्थिति में, उक्त छूट के प्रभाव को लेखे में लिए बिना प्रचालन आय अनुमानों पर विचार किए जाने की जरूरत होगी। एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 मार्च 2010 द्वारा पुष्टि की है कि लौह अयस्क पोतों पर सीएचएलडी लेवी पर वर्ष 2008-09 के दौरान ₹ 241.57 लाख की रियायत स्वीकृत गई है। स्वीकृत की गई रियायत प्रचालन आय में अनुपाततः वापस जोड़ी गई है। पत्तन द्वारा अनुमानित प्रचालन आय में वापस जोड़ी गई ऐसी राशि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 328.34 लाख, ₹ 376.76 लाख और ₹ 376.76 लाख है।

पाइलटेज प्रभार छूट के मामले में, पत्तन ने स्वीकृत की गई रियायत राशि को परिमाणित नहीं किया है। चूंकि पाइलटेज में स्वीकृत की गई रियायत की मात्रा पर कोई जानकारी उपलब्ध नहीं है, इसलिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पोत संबंधित सेवाओं के लिए आय अनुमान में समायोजन नहीं किया जा सकता। किन्तु, प्रशुल्क वृद्धि पर निर्णय लेते समय इस पहलू को ध्यान में रखा गया है।

(vi). प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के वर्तमान संचलन के संबंध में मूल्य उतास-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। वित्तीय वर्ष 2010-11 के लिए डब्ल्यूपीआई 3.76 प्रतिशत बताया गया है। इस प्रकार, 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक व्यय अनुमानों का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित किया गया है।

(vii). एमओपीटी ने अपने कुल प्रचालन व्यय को व्यय के निम्नलिखित शीर्षों अर्थात् वेतन और मजदूरी, बिजली, ईंधन, मरम्मत और अनुरक्षण, निकर्षण और इसके लागत विवरण में अन्यो के अधीन वर्गीकृत किया है। एमओपीटी के प्रचालन लागत अनुमानों में किए गए बदलावों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:-

(क). एमओपीटी द्वारा अनुमानित वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए वेतन और मजदूरी क्रमशः ₹ 5165.14 लाख, ₹ 5491.98 लाख, ₹ 5765.48 लाख और ₹ 7205.48 लाख है। व्यय अनुमानों में वृद्धि, आधार रूप में वर्ष 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों को लेते हुए, तत्संबंधी पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए क्रमशः 9.65 प्रतिशत, 6.33 प्रतिशत, 5 प्रतिशत और 25 प्रतिशत परिगणित होती है। वर्ष 2009-10 में वृद्धि सभी श्रेणी के कर्मचारियों के लिए मजदूरी करार के कार्यान्वयन की वजह से बताई गई है। वर्ष 2010-11 और 2011-12 के अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्ष में 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए अधुनातित किया गया है।

इस आधार पर कि तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों का अगला मजदूरी संशोधन 1 जनवरी 2012 से प्रभावी होगा, इसलिए पत्तन ने वर्ष 2012-13 के लिए वेतन और मजदूरी में 25 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया है। चूंकि वर्ष 2012-13 के दौरान मजदूरी में की जाने वाली वृद्धि की मात्रा के बारे में अब जानकारी नहीं है, इसलिए अनुमानित वेतन और मजदूरी लागत में 25 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि पर ऐसी स्थिति में इस प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया है।

(ख). एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत ₹ 1380.11 लाख, ₹ 1795.80 लाख, ₹ 1772.45 लाख और ₹ 1772.45 लाख है। एमओपीटी द्वारा परिकल्पित व्ययों की वृद्धि, वर्ष 2008-09 आधार रूप में के लिए वास्तविक व्यय को लेते हुए, तत्संबंधी पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः 22.93 प्रतिशत और 30.12 प्रतिशत परिगणित होता है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए, पत्तन ने मरम्मत और अनुरक्षण व्यय में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया है।

एमओपीटी में मरम्मत और अनुरक्षण की उच्च अनुमानित लागत के बारे में जीएमओईए और अन्य उपयोक्ता क्रिटिकल थे। पत्तन ने बताया है कि विचाराधीन तीन वर्षों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण व्यय परामर्शदाताओं की अनुशंसाओं पर आधारित हैं, जिन्होंने संयंत्र को 2012 तक चालू स्थिति में रखने के लिए पुराने एमओएचपी की गहन मरम्मतों और कल-पुर्जों को बदलने की सलाह दी थी। पत्तन ने अतिरिक्त मरम्मतों और अनुरक्षण के अपने दावे के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। पत्तन ने प्रत्येक वर्ष के लिए एमओएचपी गतिविधि के अधीन पूंजी व्यय का भी प्रस्ताव किया है। राजस्व अनुरक्षण व्ययों को कम किए जाने की उम्मीद है। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत, वर्ष 2008-09 को आधार रूप में रखते हुए तत्संबंधी पिछले वर्ष में प्रत्येक वर्ष के लिए 3.76 प्रतिशत की वृद्धि स्वीकृत करते हुए अधुनातित की गई है। ऐसा करते समय, प्रासंगिक वर्षों में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित नई परिसंपत्तियों के अनुरक्षण व्ययों के लिए जरूरी प्रावधान किए गए हैं।

(ग). वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत एमओपीटी द्वारा क्रमशः ₹ 2977.05 लाख, ₹ 3067.23 लाख, ₹ 3112.32 लाख और ₹ 3207.71 लाख अनुमानित की गई है। एमओपीटी द्वारा माँग की गई वृद्धि, वर्ष 2008-09 आधार रूप में के लिए वास्तविक व्यय लेते हुए, तत्संबंधी पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2009-10 से 2012-13 के दौरान क्रमशः 35.77 प्रतिशत, 3.03 प्रतिशत, 1.47 प्रतिशत और 3.06 प्रतिशत परिगणित होती है। कुछ उपयोक्ता संगठनों ने पिछले वर्षों में किए गए व्यय की तुलना में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान निकर्षण लागत में अनुमानित तीव्र वृद्धि पर आपत्ति उठाई है। पत्तन ने दावा किया है कि निकर्षण लागत बाजार द्वारा चालित नहीं है और टैंडरों के आधार

पर प्रतिस्पर्धी दरों पर आधारित है। पत्तन ने आगे बताया है कि मूरिंग डोलफिन के लिए भारी निकर्षण के पूरा होने पर निकर्षण की मात्रा 4 मिलियन घन मीटर से बढ़कर 4.8 मिलियन घन मीटर हो जाएगी। निकर्षण के लिए कार्य आदेश 2009-10 से 2011-12 तक तीन वर्ष की अवधि के लिए पहले ही जारी किया जा चुका है और अनुबंधित मूल्य को लागत अनुमानों में लिया गया है। पत्तन द्वारा स्पष्ट किए गए कारणों के मद्देनजर, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित अनुसूचन निकर्षण लागत पर हमारे विश्लेषण में विचार किया गया है।

(घ). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए उक्त व्यय का अनुमान लगाने के समय एमओपीटी द्वारा सुविचारित बिजली लागत, ईंधन लागत और अन्य संबंधी अनुमानित व्यय में वृद्धि 3.76 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार करते हुए अधुनातित की गई है।

(ङ). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय तत्संबंधी वर्ष के लिए पत्तन की कुल प्रचालन लागत का 60 प्रतिशत से 65 प्रतिशत है। एमओपीटी ने बताया है कि वित्त विभाग, मेडिकल विभाग, स्टोर विभाग, विजिलेंस विभाग, पत्तन सुरक्षा, वर्कशाप और इंजीनियरिंग उपरिव्ययों, सामान्य प्रशासन के व्यय को व्यय के इस शीर्ष के अंतर्गत लेखांकित किया गया है।

जैसा कि पहले बताया गया है, पिछली दो सामान्य संशोधन कार्यवाही के दौरान इस प्राधिकरण ने पत्तन को सलाह दी थी कि लागत कटौती के क्षेत्रों की गंभीरता से पहचान करे और सुधारक उपायों के लिए तत्काल कदम उठाए। पत्तन का कहना है कि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय पूरी तरह से प्रबंधन व्यय नहीं हैं और वेतन और मजदूरी इस शीर्ष के अन्तर्गत कुल व्यय का लगभग 59 प्रतिशत है। वैसे, पत्तन के लिए यह साध्य नहीं है कि व्यय में कटौती की जाए क्योंकि वेतन और मजदूरी द्विपक्षीय मजदूरी बातचीत समिति के अनुसार है। यह उल्लेखनीय है कि संपूर्ण व्यय पत्तन के लिए पूरी तरह से नियंत्रणीय नहीं है। प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित करने और व्यापार को संव्यवहार लागत में कमी करने के लिए, पत्तन को ऐसे क्षेत्रों की पहचान करनी चाहिए जहां लागत कटौती संभव हो और अनुमानित स्तर प्राप्त करने के लिए जरूरी कार्यवाई की जा सके।

अनुमानों में एमओपीटी द्वारा सुविचारित वृद्धि, आधार रूप में वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक व्यय लेते हुए, तत्संबंधी पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए क्रमशः 11.48 प्रतिशत, 4.56 प्रतिशत, 5 प्रतिशत और 17.15 प्रतिशत है। एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों पर विश्लेषण में विचार किया गया है और वर्ष 2012-13 के अनुमान वर्ष 2011-12 के अनुमानों में 3.76 प्रतिशत की वृद्धि तक सीमित करते हुए अधुनातित किए गए हैं।

(viii). एमओपीटी ने वर्ष 2009-10 से 2012-13 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में निम्नलिखित संवर्धन प्रस्तावित किए हैं:-

(रु० लाखों में)

वर्ष	परिसंपत्तियों में संवर्धन	एकत्रो खाते से निधिधित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त परिसंपत्तियां
2009-10	3131.05	997.66
2010-11	5276.50	800.00
2011-12	18494.00	4200.00
2012-13	24700.00	0.00

पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रतिलाभ का दावा करने के लिए उसके द्वारा केवल पूर्ण और शुरु की गई परिसंपत्तियों पर ही विचार किया गया है।

वर्ष 2009-10 के लिए रु० 31.31 करोड़ के अनुमानित संवर्धनों में से, पत्तन के कंप्यूटरीकरण (ईआरपी) के लिए रु० 9.98 करोड़ की राशि एकत्रो खाते से निधिधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस प्रकार, रु० 21.33 करोड़ के शेष संवर्धन वर्ष 2009-10 के लिए आरओसीई स्वीकृत करने के लिए सुविचारित किए गए हैं।

वर्ष 2010-11 के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु० 52.765 करोड़ के कुल पूंजी संवर्धन निम्नलिखित के लिए हैं:-

भारी निकर्षण	रु० 800 लाख
स्टेकर बदलना	रु० 900 लाख

ग्रेब बदलना	रु 100 लाख
मूरिंग डॉल्फिन	रु 1450 लाख
पोर्ट क्रॉफ्ट जेट्टी	रु 1280 लाख

भेजी गई योजनाओं के अनुसार, भारी निकर्षण एस्क्रो खाता शेष द्वारा निधियित किया जाएगा। पत्तन ने जीएमओईए की टिप्पणी पर प्रत्युत्तर देते हुए उल्लेख किया है कि भारी निकर्षण और नई मूरिंग डॉल्फिन परियोजनाएं देरी से चल रही हैं और इन परियोजनाओं से राजस्व इसके आय अनुमानों में सुविचारित नहीं किए गए हैं। चूंकि परियोजनाएं देरी से चलने की बात स्वीकार की गई है और वर्तमान चक्र में राजस्व अर्जित नहीं होगा, इसलिए प्रतिलाभ स्वीकार करने के लिए प्रस्तावित पूंजी संवर्धनों पर विचार नहीं किया गया है। उपर्युक्त दो परियोजनाओं की पूंजी लागत पर, वर्ष 2010-11 के दौरान पत्तन द्वारा प्रस्तावित संवर्धन इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

वर्ष 2011-12 के दौरान राशि रु 184.94 करोड़ के कुल संवर्धनों में से, रु 42.00 करोड़ पर अनुमानित भारी निकर्षण व्यय एस्क्रो खाते से निधियित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है और इसलिए आरओसीई स्वीकृत किए जाने पर विचार नहीं किया गया है। व्यय एस्क्रो खाता के अधीन स्वीकार किया गया है क्योंकि 2010-11 का अवलंबित कार्य वर्ष 2011-12 में पूरा होने की संभावना है। पत्तन ने बताया है कि स्टेकरों को बदलने (रु 9.18 करोड़) और ब्रेकवॉटर मोल के सुदृढीकरण (रु 32.76 करोड़) के संदर्भ में कार्य आदेश जारी किया गया है। बर्थ सं. 8 और 9 के समेकन और वॉस्को बे के विकास दोनों के लिए निवेश राशि रु 21.00 करोड़ को जून और अक्टूबर 2011 तक पूरा होने की उम्मीद है। इसके अलावा, एमओएचपी से संबंधी जलयान लदाई प्रणाली को बदलना और स्टेकर का बदलना और राशि रु 80.00 करोड़ वर्ष 2011-12 के लिए संवर्धनों के रूप में सुविचारित किए गए हैं।

वर्ष 2012-13 के लिए, पत्तन ने दो नई केपिटल परियोजनाएं अर्थात् रु 202 करोड़ की लागत से वर्तमान एमओएचपी की रिवेम्पिंग पर व्यय और रु 45.00 करोड़ की लागत से ब्रेकवॉटर के समीप बर्थ का निर्माण प्रस्तावित किया है। संवर्धन मौजूदा परिसंपत्ति को बदलने/रिवेम्पिंग के रूप में बताया गया है और, इसलिए, पत्तन ने दावा किया है कि वे कोई अतिरिक्त क्षमता सृजित नहीं करेंगे। पत्तन द्वारा प्रचालन लागत में कोई कटौती भी परिकल्पित नहीं की गई है।

प्रशुल्क वैधता अवधि की आखिरी समय में प्रस्तावित पूंजी व्यय न उत्पादकता में वृद्धि के लिए और न अतिरिक्त राजस्व के लिए भागीदार माना गया है। यह प्राधिकरण लगभग तीन वर्षों बाद किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेश के लिए प्रशुल्क चक्र की बहुत ही शुरुआत से उपयोक्ताओं पर बोझ नहीं डालना चाहता है। वैसे, प्रस्तावित संवर्धन इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किया गया है।

तथापि, यदि पत्तन वर्तमान प्रशुल्क चक्र की वैधता के दौरान रिवेम्प किए गए एमओएचपी को पूरा और शुरू कर देता है, यदि वह ऐसा चाहे, तो पत्तन दरमान की अनुसूची समीक्षा के लिए अथवा लागत को पूरा करने के लिए उपयुक्त विशेष लेवी हेतु, परियोजना के शुरू होने की संभावना के कम से कम चार महीने पहले प्रस्ताव ला सकता है।

ब्रेक वॉटर के पश्चिम में गैर-कार्गो बर्थ (रु 45.00 करोड़) जिसे वर्ष 2012-13 में पूंजी प्रखंड के अधीन शामिल किया गया है, के निर्माण के मामले में, पत्तन ने कहा है कि यह एक नई परियोजना है जिसके लिए टेंडर किया जाना है। निर्माण अवधि ठेका दिए जाने के बाद 24 महीने है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.5 विनिर्दिष्ट करता है कि पूरी तरह से चालू बिजनेस परिसंपत्तियों की लागत जिसे पत्तन बिजनेस के लिए यथा सृजित सीधे पहचान की जा सकती है, और उपयोग स्वीकार्य मूल्यहास और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिकल्पित करते समय ही सुविचारित किया जाएगा। इसलिए, इस परियोजना की लागत को इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सकल प्रखंड से अलग रखा गया है।

- (ix). प्रशुल्क दिशानिर्देश महापत्तनों के मामले में कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास के परिकलन की अपेक्षा करता है। एमओपीटी ने पुष्टि की है कि मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर परिकल्पित किया गया है। पत्तन के मूल्यहास अनुमान केपिटल परिसंपत्तियों में किए गए बदलावों के अनुसार संशोधित किए गए हैं।

- (x). जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेद में बताया गया है, एस्करो खाते से निधियित पूंजी निवेशों पर प्रतिलाम स्वीकृत नहीं किया जाता है।

पत्तन ने परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों में पृथक्कृत किया गया है। पत्तन ने अपनी परिसंपत्तियों के पृथक्करण के लिए अंगीकृत आंकड़े नहीं बताया है। तथापि, पत्तन की कुल परिसंपत्तियों में व्यवसाय परिसंपत्तियों और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों का अनुपात पिछले सामान्य संशोधन के दौरान विश्वास किए गए परिसंपत्तियों के अनुपात से तुलनीय है।

इसके अलावा, पत्तन ने व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर 6.35 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिवर्ष परिकलित किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.2 के अनुसार, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम के लिए सुविचारित दर की वर्ष 2010-11 के लिए समीक्षा की गई है और प्रमुख पैरामीटरों में बदलावों के आलोक में, जोखिम मुक्त दर (व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाम स्वीकृत करने के लिए सुविचारित दर के होते हुए) 8.40 प्रतिशत पर संशोधित की गई है। तथापि, व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए दर 16 प्रतिशत जारी रहेगी। इस प्रकार, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाम 8.40 प्रतिशत की दर के आधार पुनः परिकलित किया गया है।

- (xi). एमओपीटी ने पत्तन द्वारा लगाए गए कार्यगत पूंजी अनुमानों के निर्धारण की गणनाएं नहीं भेजी हैं। वर्तमान परिसंपत्तियों का हिस्सा विविध देनदारियां और रोकड़ शेष संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार परिकलित किया गया है। प्रासंगिक सूचना के अभाव में, वस्तुसूची पत्तन द्वारा दिए गए अनुसार सुविचारित की गई है। पत्तन द्वारा अनुमानित वर्तमान देयताएं वर्ष 2010-11 के लिए रु 1081.84 लाख और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के प्रत्येक के लिए रु 1135.93 लाख हैं। चूंकि वर्ष 2008-07 से 2008-09 के लिए पत्तन के वार्षिक लेखों में दर्शाई गई वास्तविक मौजूदा देयताएं उच्चतर स्तर पर हैं, इसलिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित मौजूदा देयताओं को 2008-09 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक मौजूदा देयताओं के स्तर पर बनाए रखा गया है। इस प्रकार वर्ष 2010-11 के लिए परिगणित कार्यगत पूंजी नकारात्मक है और इसलिए विश्लेषण में शून्य माना गया है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए कार्यगत पूंजी क्रमशः रु 135.35 लाख और रु 338.71 लाख परिगणित किया गया है, जिसपर विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (xii). एमओपीटी ने निजी प्रचालक से प्राप्ति-योग्य सॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के संदर्भ में पृथक एस्करो खाता व्यवस्थित किया है। एमओपीटी ने बताया है कि उसने कंपिटल संवर्धनों के प्रयोजन के लिए एस्करो खाते से उपलब्ध निधि का उपयोग किया है। एस्करो खाते में शेष जमा नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(रु लाखों में)

	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1. प्रचालन शेष	1149.70	738.12	1458.30	2171.61	2709.57	3387.11	419.66
2.							
(क) एस्करो खाते में अंतरित राजस्व हिस्सेदारी	1200.00	638.48	705.90	1294.00	1200.00	1200.00	2463.00
(ख) निवेशों पर ब्याज	12.71	81.70	209.75	221.62	277.54	32.55	257.13
3. जोड़	2362.41	1458.30	2373.95	3687.23	4187.11	4619.66	3139.81
4. अवसरचना के सृजन के लिए उपयोग	1624.29	--	202.34	977.66	800.00	4200.00	--
5. शेष जमा	738.12	1458.30	2171.61	2709.57	3387.11	419.66	3139.81

- (xiii). उपर्युक्त विश्लेषण के आलोक में, समग्र पत्तन के लागत विवरण और विभिन्न मुख्य गतिविधियां संशोधित की गई हैं। समग्र पत्तन के लिए संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-II रूप में संलग्न किया गया है और विभिन्न मुख्य गतिविधियों के लिए संशोधित लागत विवरण क्रमशः अनुलग्नक-III से VI रूप में संलग्न किए गए हैं। समग्र पत्तन और विभिन्न प्रमुख गतिविधियों के लिए वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र. सं.	गतिविधियां/ उप-गतिविधियां	अधिशेष/घाटा 2010-11		अधिशेष/घाटा 2011-12		अधिशेष/घाटा 2012-13		कुल अधिशेष/ घाटा	औसत %
		रु0 लाखों में	आय का %	रु0 लाखों में	आय का %	रु0 लाखों में	आय का %		
1.	समग्र प्रहस्तन	-4840.07	-17.26%	-7080.81	-23.93%	-7089.89	-22.70%	-19010.77	-21.30%
2.	कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि	-895.47	-5.25%	-2581.26	-14.65%	-3562.09	-20.18%	-7038.82	-13.36%
	(क). अयस्क प्रहस्तन गतिविधि	-2883.59	-27.81%	-4822.90	-45.92%	-5721.93	-54.48%	-13428.42	-42.73%
	(ख). सामान्य कार्गो	-67.80	-3.73%	-112.87	-6.14%	-183.68	-9.93%	-364.35	-6.60%
	(ग). भांडागार	-109.59	-97.85%	-103.41	-92.33%	-89.19	-79.63%	-302.19	-89.94%
	(घ). पीओएल	573.82	73.01%	600.66	72.98%	595.80	72.39%	1770.28	72.79%
	(ङ). सीएचएलडी	1591.69	40.25%	1857.28	42.83%	1836.91	42.05%	5285.87	41.75%
3.	पत्तन और डॉक सुविधा	-3902.95	-49.84%	-4452.35	-51.16%	-4551.47	-49.93%	-12906.77	-50.31%
	(क). बर्थिंग और मूरिंग	-616.82	-25.25%	-969.48	-33.17%	-1030.58	-34.79%	-2616.87	-31.07%
	(ख). पाइलटेंज और टोवेज	-1402.08	-35.23%	-1294.52	-30.57%	-1255.70	-28.05%	-3952.29	-31.28%
	(ग). पत्तन सेवा	-1630.53	-118.45%	-1923.27	-127.20%	-1990.00	-121.05%	-5543.79	-122.23%
	(घ). जल आपूर्ति	-253.53	-778.17%	-265.09	-803.30%	-275.20	-833.93%	-793.82	-805.14%
4.	रेलवे	882.48	36.86%	972.28	38.69%	2126.63	57.95%	3981.39	44.50%
5.	संपदा	-924.13	-119.46%	-1019.48	-134.79%	-1102.95	-139.33%	-3046.56	-131.19%

- (xiv). उपर्युक्त तालिका में दिए गए लागत सार में स्पष्ट रूप से दर्शाया गया है कि समग्र पत्तन प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर विचाराधीन तीन वर्षों की अवधि के लिए लगभग रु0 190.10 करोड़ की सीमा तक घाटे में होगा। अनुमानित राजस्व अन्तर को पूरा करने के लिए प्रासंगिक प्रशुल्क मदों में भी वृद्धि किए जाने की जरूरत है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.11.6 विनिर्दिष्ट करता है कि प्रशुल्क संशोधन की सीमा का निर्धारण करते समय समग्र पत्तन और प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि की वित्तीय स्थिति पर विचार किया जाएगा। एमओपीटी में, कुछ गतिविधियां अधिशेष में बताई गई हैं जबकि शेष घाटे में हैं। इसलिए, घाटे वाली गतिविधियों में प्रशुल्क वृद्धि निर्धारित करते समय प्रति-सहायिकीकरण के प्रवाह को स्वीकार किए जाने की जरूरत है। इस संदर्भ में, यह उल्लेखीय है कि हालांकि प्रति-सहायिकीकरण को चरणबद्ध तरीके से समाप्त किए जाने की जरूरत है, परंतु अचानक वापसी से कुछ गतिविधियों पर प्रतिकूल प्रशुल्क प्रभाव पड़ेगा। इसलिए, यह प्राधिकरण कुछ समय के लिए ऐसी गतिविधियों में प्रशुल्क में कटौती किए बिना अधिशेष वाली गतिविधियों में किसी प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दिए बिना प्रति-सहायिकी को बनाए रखने को वरीयता देता है। संयोगवश, एमओपीटी ने भी कोई वृद्धि और अधिशेष वाली गतिविधियों के प्रशुल्क में कमी किए जाने की मांग की है।

रेलवे गतिविधि में अधिशेष को संपदा गतिविधि में प्रतिवेदित घाटे की क्षतिपूर्ति के लिए लिया जा सकता है। परिणामस्वरूप, लगभग रु0 190 करोड़ का कुल घाटा कार्गो प्रहस्तन और पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन उपयुक्त प्रशुल्क शीर्षों में संशोधन करते हुए पूरा किया जाना है। इस संबंध में, इस प्राधिकरण को विदित है कि प्रशुल्क वृद्धि केवल भावी आवेदन के लिए होगी और इसलिए पत्तन वर्ष 2010-11 में पूर्ण अवधि के लिए वर्धित प्रशुल्क का लाभ प्राप्त नहीं कर सकेगा। इस स्थिति के विपरीत, यह भी ध्यान में रखना जरूरी है कि पत्तन ने विषय पर सरकारी अनुदेशों का अनुसरण करते हुए संपदा किराये के संशोधन के लिए उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। जब पत्तन ऐसा प्रस्ताव दाखिल करता है तो इससे पत्तन को निश्चित रूप से अतिरिक्त आय प्राप्त होगी। इसके अलावा, संपूर्ण विश्लेषण वर्ष 2009-10 के लिए प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर किया गया है जोकि अभी भी अनुमानों पर आधारित है। वेस्ट ऑफ ब्रेकवॉटर में कार्य करने वाले पोतों पर पाइलटेंज शुल्क में दी गई रियायत का प्रभाव अपेक्षित सूचना के लिए आय अनुमानों में निर्धारित नहीं किया जा सकता। ज्यादा महत्वपूर्ण है, पत्तन के लिए यह जरूरी है कि उत्पादकता सुधार किए जाएं और उन मदों पर लागत कटौती उपाय किए जाएं जो इसके नियंत्रण में हैं। ऊपर सूचीबद्ध विभिन्न पहलुओं के संयुक्त प्रभाव से इस विश्लेषण में निर्धारित समग्र

घाटा स्थिति कम हो जाएगी। अतः कुछ पूरे नहीं किए गए राजस्व अन्तरालों को छोड़कर, जैसाकि इसके बाद चर्चा की गई है, कुछ प्रमुख घाटे वाली गतिविधियों में प्रशुल्क वृद्धि पर विचार करने का निर्णय लिया गया है।

(क). अयस्क प्रहस्तन गतिविधि:

पत्तन ने एमओएचपी में लागू प्रशुल्क में 60 प्रतिशत वृद्धि और जहां कहीं अयस्क प्रहस्तन में 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। यह गतिविधि लगभग 42 प्रतिशत का घाटा दर्शाती है।

यहां यह देखना प्रासंगिक होगा कि अयस्क प्रहस्तन क्षेत्र में प्रशुल्क वृद्धि का निर्धारण 2000, 2002 और 2006 के पिछले प्रशुल्क संशोधनों में हमेशा रूप में किया गया है। एमओएचपी और अन्य स्थानों पर प्रशुल्क वृद्धि की भिन्न अपेक्षा पूर्वकाल में सुविचारित नहीं की गई थी। वही दृष्टिकोण अंगीकृत करते हुए, घाटे का विश्लेषण किया गया है। गतिविधियों के बीच प्रति-सहायिकी के प्रवाह पर विचार करते हुए और लौह अयस्क प्रहस्तन क्षेत्र में घाटे को स्वीकार करते हुए, यह प्रकट होता है कि लौह अयस्क प्रहस्तन गतिविधि के अधीन वसूली-योग्य सभी प्रमारों पर 30 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि तर्कसंगत है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एमओपीटी के लौह अयस्क प्रहस्तन प्रमारों में वर्ष 2000 से तत्संबंधी प्रशुल्क आदेशों में प्रतिवेदित कारणों से ऊर्ध्वमुखी संशोधन नहीं किया गया था।

(ख). पोत संबंधित प्रमार:

पोत संबंधित प्रमारों में 40 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, पोत संबंधित गतिविधि के अधीन भिन्न उप-गतिविधियां विभिन्न स्तरों का घाटा बताती हैं। पत्तन और डॉक गतिविधि के अधीन संयुक्त अनुमानित घाटा विचाराधीन वर्षों के लिए लगभग 50 प्रतिशत है। पत्तन और डॉक गतिविधि के अधीन तीन प्रमुख उप-गतिविधियों में से, पत्तन संरक्षण और सेवाओं संबंधी उप-गतिविधि में 122 प्रतिशत का भारी घाटा बताया गया है जबकि अन्य दो उप-गतिविधियों अर्थात् बर्thing और पाइलटेज प्रत्येक में लगभग 31 प्रतिशत का घाटा बताया गया है। सामान्यतः पत्तन में आने वाला कोई पोत अनिवार्य रूप से पत्तन देयताएं, पाइलटेज और बर्थ किराया अदा करता है। चूंकि सभी पोत अनिवार्य रूप से पत्तन देयताएं, पाइलटेज और बर्थ किराया अदा करता है, इसलिए उप-गतिविधियों का प्रभाव समान उपयोक्ता समूह अर्थात् पोत द्वारा पूरा किया जाना है, इसलिए वैयक्तिक उप-गतिविधियों में वृद्धि की भिन्न-भिन्न दर पर विचार करना जरूरी नहीं होगा। पोत संबंधित गतिविधि में समग्र घाटा और गतिविधियों के बीच प्रति-सहायिकीकरण के प्रवाह पर विचार करते हुए, पोत संबंधित सेवाओं में 30 प्रतिशत अक्रॉस-द-बोर्ड वृद्धि काफी होगी।

प्रशुल्क दिशानिर्देश एकल स्लैब में बर्थ किराये का निर्धारण परिकल्पित करते हैं। वर्ष 2006 में पिछली प्रशुल्क समीक्षा में, एमओपीटी के बर्थ किराया प्रमार एमओएचपी के डिम्ब 3 टियर स्लैबों में और कुछ अन्य बर्थ प्रहस्तन अर्थात् पीओएल और सामान्य कर्मियों के लिए 2 टियर में युक्तिसंगत बन गए थे। एमओपीटी ने टिप्पणी की है कि पोत के क्षेत्र विशेष के प्रतिबल प्रभार की वजह से और युक्तिकरण शायद संभव नहीं होगा। यह उल्लेखनीय है कि किसी भी उपयोक्ता ने एकल स्लैब में बर्थ किराये की मांग नहीं की है। कुछ अन्य पत्तनों में भी प्रतिवेदित मुश्किलों के बद्देनजर बर्थ किराया एक से अधिक स्लैब वसूल किए जाने की अनुमति दी गई है।

बर्थ किराया प्रमारों के संबंध में एमओएचपी में कुशल संबंधित प्रशुल्क योजना प्रचालन में है। यह योजना इस प्राधिकरण द्वारा पहले से दी गई शर्तों और स्पष्टीकरणों के अधीन प्रचालन में रहेगी।

(ग). शौडों, भांडागारों और घाटों और खुले प्लॉटों के लिए भंडारण प्रमार:

- (i). एमओपीटी ने शौडों और भांडागारों और खुले प्लॉटों पर प्रमारों के युक्तिकरण के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया था। प्रस्ताव में मौजूदा दरमान के भाग III के भाग II और भाग (I) के खंड ग में संशोधन को कवर करता है। प्रस्ताव दिसम्बर 2008 में दाखिल किए गए सामान्य संशोधन प्रस्ताव से पहले दाखिल किया गया था। एमओपीटी ने तदनुसार अनुवर्ती संशोधित सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रावधान शामिल किए हैं। हालांकि भंडारण प्रमारों और प्लॉट किराये के युक्तिकरण के लिए एमओपीटी के प्रस्ताव पर अलग से कार्यवाही

- की गई थी, परंतु चूंकि यह पत्तन के दरमान का हिस्सा बनेगा, इसलिए प्रस्ताव सामान्य संशोधन मामले में पारित आदेश में निपटान के लिए सुविचारित किया गया है।
- (ii). जहां तक शैडों, भांडागारों आदि के लिए भंडारण प्रभारों का संबंध है, पत्तन ने आयात और निर्यात घटकों के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क ढांचा शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है। आयात ब्रेक बल्क कार्गो और निर्यात कार्गो की सभी श्रेणियों के मामले में निःशुल्क अवधि भी बढ़ाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 4.5 विनिर्दिष्ट करता है कि निःशुल्क दिवसों की संख्या वैयक्तिक पत्तनों द्वारा प्रस्तावित की जाए। पूर्वकाल में भी इस प्राधिकरण ने विभिन्न अन्य मामलों में कार्गो के भंडारण के लिए निःशुल्क अवधि निर्धारित करने के लिए प्रस्तावकर्ता पत्तन न्यासों के निर्णय पर विश्वास किया है। हालांकि, पत्तन ने कोई विस्तृत विराम समय विश्लेषण नहीं दिया है, परंतु प्रस्तावित निःशुल्क दिवसों की संख्या को पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभारों की वसूली की पद्धति में बदलाव के आलोक में देखा जाना चाहिए। पत्तन ने ऐसे विराम के दिनों की संख्या और कार्गो की मात्रा के आधार पर निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण क्षेत्र में रहने वाले कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है। वर्तमान व्यवस्था में, भंडारण प्रभार आबंटित क्षेत्र के आधार पर वसूली-योग्य हैं। यह उल्लेखनीय है कि कुछ उपयोक्ता असोसिएशनों जैसे गोवा चेम्बर ऑफ कॉमर्स, मुरुगांव पोर्ट यूजर्स असोसिएशन ने सामान्यतः प्रस्तावित बदलाव का समर्थन किया है। पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित संशोधित निःशुल्क अवधि अनुमोदित की गई है।
- (iii). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, विलंबशुल्क प्रभार मौजूदा दरमान में अनुमोदित क्षेत्र आधारित दरों की की बजाय 'प्रति टन प्रति दिन' आधार पर वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित बदलाव सीमित भंडारण क्षमता वाले पत्तन यार्ड में कार्गो के लम्बे समय तक रुकने को हतोत्साहित करने के लिए बताया गया है। यह प्राधिकरण पहले कई आदेशों में निर्णय दे चुका है कि किसी पत्तन न्यास के भंडारण यार्ड का सर्वोत्तम रूप में उपयोग किया जाना चाहिए क्योंकि यह अंतरण भंडारण के लिए है ना कि स्थायी भांडागार प्रयोजन के लिए। इस नजरिये और पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित सहज निःशुल्क समय के मददेनजर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर ढाँचे को अनुमोदित करने में कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए। तथापि, यह देखा जाए कि हमारे द्वारा किए गए कई प्रयासों के बावजूद, पत्तन यह कहता रहा है कि प्रशुल्क ढाँचे के प्रस्तावित युक्तिकरण से पत्तन को कोई अतिरिक्त आय नहीं होगी। इस बयान को गणना भेजते समय केवल एमओपीटी के मामले में पत्तन द्वारा प्रमाणित किया गया है। हालांकि यह स्वीकार करना मुश्किल है कि प्रस्तावित युक्तिकरण इस परिकल्पना को साबित करने के लिए किसी विश्लेषण के अभाव में सही रूप से राजस्व तटस्थ है, परंतु भांडागार गतिविधि में भारी बाजस्व घाटे को ध्यान में रखा जाना चाहिए। पत्तन ने युक्तिसंगत दर ढाँचे के अनुमोदन का अनुरोध करते हुए वर्तमान दर ढाँचे में 40 प्रतिशत वृद्धि किए जाने के अपने दावे को संशोधित किया है, जो सामान्य संशोधन के लिए प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित किया गया था। अतः यह प्राधिकरण प्रस्तावित युक्तिसंगत प्रशुल्क ढाँचे को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। तथापि, बिस्फोटकों और अन्य खतरनाक सामानों के लिए वर्तमान भूमि किराये और भंडारण प्रभारों में 30 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।
- (iv). आयात शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित दर ढाँचा किराये के निर्धारण के लिए सुपुर्दगी दर प्रतिदिन का न्यूनतम स्तर निर्धारित करता है। यह जरूरी है कि प्रस्तावित सुपुर्दगी दर की पत्तन द्वारा आवधिक रूप से समीक्षा की जाए और यदि कोई बदलाव अपेक्षित हो तो पत्तन को जरूरी संशोधनों के लिए प्रस्ताव लेकर आना चाहिए।
- (v). यही युक्तिसंगत प्रशुल्क ढाँचा ढके हुए क्षेत्र के लिए प्रस्तावित किया गया है और भांडागार सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में खुले प्लॉटों के लिए किराये के दरमान के भाग III की मद (I) लागू किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। शुष्क बल्क के लिए प्रस्तावित किराये और विलंबशुल्क दरें ढके हुए शैडों और भांडागारों में लागू से निम्नतर हैं। प्रस्तावित युक्तिकरण अनुमोदित किया गया है।
- (vi). यहां यह देखना प्रासंगिक है कि ढके हुए शैडों और भांडागारों पर भंडारण प्रभार वर्तमान दरमान में कार्गो संबंधित प्रभारों (भाग II) के अधीन सूचीबद्ध किए गए हैं जबकि सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में खुले प्लॉटों पर किराये संपदा किराया (भाग III) के अधीन आता है। दोनों मामलों में प्रयोजन पत्तन क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए प्रभार की वसूली करना है। ऐसी स्थिति में, संपदा किरायों के अधीन सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में खुले प्लॉटों के लिए भंडारण प्रभारों को वर्गीकृत करने के लिए कोई विशिष्ट कारण दिखाई नहीं देते हैं। ऐसा वर्गीकरण युक्तिसंगत

ढाँचा शामिल किए जाने के बाद भी अनुपयुक्त होगा जिसमें निर्धारित निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद विलंबशुल्क 'प्रति टन प्रति दिन' आधार पर वसूल किया जाएगा। परिणामस्वरूप, प्रशुल्क शीर्ष सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में खुले प्लॉटों पर किराया संशोधित दरमान में भाग-II में स्थानांतरित किया गया है।

(घ). संपदा किराये:

- (i). पत्तन का प्रस्ताव मौजूदा संपदा किरायों में 40 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने के लिए है और वृद्धि संबद्ध गतिविधि में राजस्व घाटे को पूरा करने के लिए दावाकृत की गई है।
- (ii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 8 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि पत्तन भूमि और वॉटरफ्रंट प्रबंधन पर मौजूदा सरकारी नीति का अनुसरण करते हुए संपदा किराये निर्धारित किए जाएं। इस संबंध में सरकार के अनुदेश फरवरी 2004 में संप्रेषित किए गए थे और, उस मामले के लिए, उससे पहले भी 1996 से, लागत जमा दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए पट्टा/लाइसेंस शुल्क का निर्धारण परिकल्पित नहीं करते हैं। संपदा प्रभार सरकारी अनुदेशों में दी गई विशिष्ट षट्तिवियों का अनुसरण करते हुए निर्धारित बाजार मूल्य के 6 प्रतिशत पर निर्धारित किए गए हैं। विश्वास करने का कोई कारण नहीं है कि एमओपीटी को सरकारी अनुदेशों द्वारा यथा परिकल्पित संपदा किराया निर्धारण की कार्यपद्धति की जानकारी नहीं थी। 2002 के प्रशुल्क आदेश में, और 2006 के प्रशुल्क आदेश में दोबारा, संपदा किरायों के निर्धारण के लिए एमओपीटी द्वारा सुझाए गए लागत जमा दृष्टिकोण को सरकारी अनुदेशों का अनुसरण करने के स्पष्ट निदेश के साथ इस प्राधिकरण द्वारा नकार दिया गया था। 2006 की प्रशुल्क कार्यवाही में, पत्तन ने कहा था कि वह सरकारी अनुदेशों का विधिवत् रूप से अनुसरण करते हुए संपदा किरायों के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करेगा। तथापि, पत्तन ने विचाराधीन प्रस्ताव में भी अपने औचित्य को लिया है। पत्तन ने इस प्रयोजन के लिए भूमि सर्वेक्षक और मूल्यांकनकर्ता नियुक्त करने में असमर्थता जताई है। जब कुछ अन्य पत्तनों जैसे सीओपीटी, केपीटी और केओपीटी ने उनके द्वारा नियुक्त किए गए भूमि मूल्यांकनकर्ताओं द्वारा किए गए भूमि मूल्यांकन के आधार पर विस्तृत प्रस्ताव दाखिल किया है, पत्तन की मुश्किलें, और उसके 9 वर्षों के बाद भी ऐसे मूल्यांकन के लिए व्यवस्था नहीं की जा सकी है। मात्र यह टिप्पणी कि सभी जगह भूखंडों के मूल्य बढ़ रहे हैं और, इसलिए, इसकी संपदा पर तदर्थ आधार पर कम से कम 40 प्रतिशत की वृद्धि की अनुमति दी जाए, पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार करने के लिए इस प्राधिकरण हेतु आधार नहीं हो सकता। लगभग पिछले 9 वर्षों से कोई कार्रवाई नहीं किए जाने को कवर करते हुए और परिणामस्वरूप न्यास को राजस्व नुकसान, पत्तन ने सनसनीपूर्ण और अनावश्यक प्रश्न उठाया है कि वह अपनी संपदा का वाणिज्यिक रूप से दोहन कैसे करे जब इस प्राधिकरण ने किराया प्रभारों में वृद्धि की अनुमति नहीं दी थी। दूसरी जगह, पत्तन ने पाया है कि पट्टा किरायों के निर्धारण के लिए विशिष्ट कार्यपद्धति का अनुसरण करना मात्र 'तकनीकी मसला' है और केवल उस आधार पर उसके द्वारा प्रस्तावित दर वृद्धि से इंकार नहीं किया जा सकता। एमओपीटी जैसे जिम्मेदार सार्वजनिक प्राधिकरण को यह अवश्य समझना चाहिए कि पब्लिक और ट्रेड के अधिकारों और देयताओं को प्रभावित करने वाला कोई उपाय पारदर्शी रूप में और पूर्व-निर्धारित तरीके से शामिल किया जाना चाहिए यदि कोई की गई कार्रवाई को पक्षपात और विमसिकल रूप में नहीं सुनना चाहता हो। यदि अन्य पत्तन न्यास ऐसे 'तकनीकी मसलों' को देख सकता है तो केवल इसके मामले में ही आपवादिक संव्यवहार की माँग वाली एमओपीटी में प्रचलित असाधारण परिस्थितियों को स्पष्ट नहीं किया गया है। यदि ऐसी असाधारण परिस्थितियाँ मौजूद हैं तो भी पिछले 9 वर्षों में पत्तन को अपने लिए विशेष व्यवहार की माँग के लिए सरकार, जिसने नीति अनुदेश जारी किए हैं, के पास जाना चाहिए था। इस दिशा में कार्रवाई किए जाने का सुझाव देने के लिए रिकार्ड में कुछ भी उपलब्ध नहीं है पत्तन द्वारा लिया गया था। यदि पत्तन न्यास सरकारी अनुदेशों का अनुसरण नहीं करता है और परिणामस्वरूप राजस्व नुकसान उठाता है तो इसके लिए पत्तन जिम्मेदार है और यह प्राधिकरण परिणाम के लिए जिम्मेदार नहीं होगा।
- (iii). उपर्युक्त कारणों से, यह प्राधिकरण विषय पर सरकारी अनुदेशों के विपरीत एमओपीटी द्वारा दिए गए तदर्थ प्रस्ताव को खारिज करता है।

- (iv). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, 'सीमाशुल्क बंध में भंडारण प्लॉटों पर किराया' का प्रशुल्क शीर्ष कार्गो संबंधित प्रभारों के अधीन स्थानांतरित किया जाएगा। संपदा किरायों के अधीन शेष शीर्ष शामिल किए गए हैं क्योंकि वह संशोधित दरमान में हैं। यह स्पष्ट किया जाता है कि इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों में वृद्धि से इंकार किया है ना कि वर्तमान दरों की वैधता से। वर्तमान दरें, प्रोद्भूत वार्षिक वृद्धि के साथ, उस समय तक जारी रहेंगी जब तक पत्तन विषय पर शासित वर्तमान दिशानिर्देशों और अनुदेशों का विधिवत् अनुपालन करते हुए उनके संशोधन के लिए प्रस्ताव लेकर नहीं आता है।
- (v). वर्तमान दरमान फोरशोर भूखंडों के अभिग्रहण के लिए दरें निर्धारित करता है। जल क्षेत्र में भी भूखंडों के लिए लागू समान दर वसूल करने के बारे में इस कार्यवाही में मुद्दा उठाया गया है। इस प्राधिकरण के अधिकार में नहीं है कि परिभाषित पत्तन सीमाओं के भीतर इसके जल के उपयोग के लिए प्रभार की वसूली के लिए पत्तन न्यास का की सक्षमता को तत्काल स्वीकार करे। केवल मुद्दा यह है कि क्या अबेटिंग भूखंडों के लिए लागू दर की यही मात्रा लाइसेंसधारी द्वारा एकमात्र रूप से उपयोग किए गए जल क्षेत्र पर लागू होगी। इस पहलू पर विषय पर सरकारी अनुदेश मौन हैं। जैसाकि एमओपीटी द्वारा कहा गया है कि भूमि में जल शामिल है, कोई भी सरकारी अनुदेशों को जल क्षेत्र पर विस्तारित कर सकता है। विभिन्न पत्तनों के बीच इस संबंध में एकरूपता नहीं है। कुछ पत्तनों में, ऐसे क्षेत्र के लिए पट्टा किराये पूरे वसूल किए जाते हैं और अन्य पत्तनों पर, किराये अबेटिंग भूखंडों के लिए दरों के फ्रेकशन हैं। यह प्राधिकरण इस मामले को जल क्षेत्र और रिव्लेम की गई भूमि, जहां लाइसेंसधारी भूमि का रिव्लेम करता है, पर प्रभार्य पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क पर सभी महापत्तनों पर समान रूप से लागू स्पष्ट अनुदेश के लिए सरकार को भेजेगा। एमओपीटी भी स्पष्टीकरण और अपने द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण की पुष्टि के लिए अपना मामला सरकार को अग्रेषित कर सकता है। सरकारी अनुदेश प्राप्त होने तक एमओपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति अस्थाई रूप से जारी रहेगी, परंतु इस शर्त के अधीन कि दिए जाने वाले बिलों को प्राप्त होने वाले अनुदेशों के अनुसार पूर्वव्यापी प्रभाव से समायोजित करना होगा।
- (xv). प्रशुल्क वृद्धि का कुल राजस्व प्रभाव विचारधीन तीन वर्षों के लिए लगभग ₹ 172 करोड़ होगा। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, इस टिप्पणी के पूर्ववर्ती हिस्से में दिए गए कारणों से कवर नहीं किए गए कुल घाटे के फ्रेकशन को छोड़ते हुए स्वीकृत किया गया है।
- (xvi). **पेंशन लेवी**
- (क). 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, पत्तन की पेंशन देयता की पूर्ति के लिए पेंशन निधि निर्मित करने के लिए सभी राजस्व अर्जन वाली गतिविधियों (रेलवे संबंधित प्रभारों के अलावा) पर 7 प्रतिशत की दर से विशेष वसूली शुरू की गई थी। यह जरूरत इसलिए आई थी क्योंकि पेंशन निधि के लिए पूर्वकाल में आवश्यकता के अनुसार अंशदान नहीं किया गया था। अनुमोदन प्रदान करते समय, यह विनिर्दिष्ट किया गया था कि पत्तन को पेंशन निधि का पृथक खाता व्यवस्थित करना चाहिए और अगली समीक्षा के समय संवीक्षा के लिए लेखापरीक्षित परिणाम भेजे जाने चाहिए।
- (ख). एमओपीटी ने पेंशन लेवी के कोई ऐसे पृथक लेखापरीक्षित लेख नहीं भेजे हैं। इसने केवल निर्दिष्ट किया है कि 31 मार्च, 2009 को पेंशन देयता का अक्यूरीयल वेल्यूएशन ₹ 522 करोड़ था, जिसमें से, आज की तारीख तक पेंशन निधि में संचयन ₹ 229 करोड़ है। इसने यह भी उल्लेख किया है कि उसके कर्मचारियों के मामले में हाल ही में कार्यान्वित संशोधित वेतनों और मजदूरी को लागू करने के बाद पेंशन निधि की आवश्यकता उच्चतर होगी। हालांकि पृथक निधि व्यवस्थित की गई है, परंतु पत्तन वास्तविक पेंशन भुगतान को राजस्व लेखा से इस आधार पर जारी रखे हुए है कि पेंशन निधि को आवश्यकता के अनुसार पेंशन भुगतान के लिए निधि के स्वयं रखरखाव से पहले पूरी तरह से अयूजमेटिड किया जाना चाहिए। यह प्रकट होता है कि सम्पूर्ण व्यवस्था तदर्थ है। पत्तन को निधि की आवश्यकता को सही प्रकार से मूल्यांकित करना चाहिए और पूर्वकाल में निधि में किए गए अंशदानों और वसूली की लेखापरीक्षित रिपोर्ट भेजनी चाहिए। आखिरकार उद्देश्य कार्य कर रहे कर्मचारियों जो भविष्य में पेंशनर हो जाएंगे के मामले में देयता के संबंध में अंशदान के लिए राजस्व लेखा की अपेक्षा होगी। इन परिस्थितियों में, इस प्राधिकरण के लिए संभव नहीं है कि पेंशन लेवी के 7 प्रतिशत के वर्तमान स्तर से बढ़ाकर 12 प्रतिशत करने के पत्तन के अनुरोध को स्वीकार किया जाए। यह प्रकट है कि सम्पूर्ण देयता की पूर्ति के लिए पेंशन निधि काफी नहीं है और इसलिए, वर्तमान लेवी तीन वर्षों के एक और चक्र के लिए जारी रखी जा सकती है। कुछ गतिविधियों में स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि और अगले तीन वर्षों में अनुमानित मात्राओं में वृद्धि, 7 प्रतिशत की वर्तमान दर पर भी पेंशन निधि में अतिरिक्त अंशदान उपलब्ध करवाया जाएगा।

- (ग). इस पत्तन को एक बार दोबारा सलाह दी जाती है कि पेंशन निधि का पृथक खाता व्यवस्थित किया जाए और अगली समीक्षा के समय संवीक्षा के लिए निधि के लेखापरीक्षित ब्योरे भेजे जाएं। यदि ऐसे ब्योरे नहीं भेजे जाते हैं तो यह प्राधिकरण पेंशन लेवी के और विस्तार के लिए किसी भी अनुरोध पर विचार करने की स्थिति में नहीं होगा।
- (xvii). उपयोक्ता द्वारा विलंबित भुगतानों और पत्तन द्वारा विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज पत्तन द्वारा 13 प्रतिशत प्रस्तावित किया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, विलंबित भुगतानों पर ब्याज भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 11.75 प्रतिशत बताई गई है। तदनुसार, दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित कर 13.75 प्रतिशत की गई है।
- (xviii). इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/36/2007-एमओपीटी दिनांक 30 सितम्बर 2008 द्वारा विदेशी नेवी पोतों के लिए विशेष दर अनुमोदित करते समय पत्तन को उन परिस्थितियों की जांच करने की सलाह दी थी जिसके अंतर्गत सौहार्द दौरे पर आने वाली विदेशी सरकार के रक्षा पोत को पत्तन देयताओं से छूट देने वाली मौजूदा शर्त है और क्या प्रचलित लागू कानूनी प्रावधान एमओपीटी से अपेक्षा करता है कि पोतों की विशेष श्रेणियों पर पत्तन देयताओं में छूट दी जाए। ऐसे अध्ययन के आधार पर, पत्तन को उसके दरमान के सामान्य संशोधन में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी।

पत्तन ने कोई ऐसा अध्ययन किया हो लगता नहीं है। बजाय इसके, पत्तन ने उपर्युक्त मामले की कार्यवाही में अपने निवेदन दोहराए हैं। पत्तन द्वारा अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे जाने की स्थिति में, इसके अलावा कोई उपाय नहीं है कि सौहार्द दौरे पर आने वाले विदेशी सरकार के रक्षा पोतों को पत्तन देयताओं में छूट स्वीकृत करने के वर्तमान प्रावधान को जारी रखा जाए।

- (xix). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश तटीय कार्गो/कंटेनर/पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते हैं। तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए। महत्वपूर्ण है कि संशोधित दिशानिर्देश दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों के पुनर्विवरण की अनुमति नहीं देते हैं। इस खंड का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि ऐसे पुनर्विवरण की वजह से विनिमय में उतार-चढ़ाव से तटीय पोतों पर बोझ न पड़े। इस स्थिति के मद्देनजर, वर्तमान तटीय पोत दरें पोत संबंधी प्रभारों में 30 प्रतिशत की वृद्धि पर सामान्य निर्णय के अधीन व्यवस्थित की गई हैं।

15.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एमओपीटी का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जो अनुलग्नक-VII के रूप में संलग्न किया गया है।

15.2. प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क राजपत्र में आदेश की अधिसूचना से 30 दिनों बाद प्रभावी होगा और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहेगा। प्रदत्त अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तार नहीं किया जाता है।

15.3. एमओपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, यदि इस प्राधिकरण को, किसी भी समय, ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से बहुत ज्यादा भिन्न है अथवा यहां स्वीकृत किए गए अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण एमओपीटी से अपेक्षा कर सकता है कि अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करे और और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं की वजह से होने वाले लाभ को पूर्णतः समायोजित करे।

15.4. इस संबंध में, एमओपीटी से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर उस प्रारूप में वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट प्रेषित करे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास कि गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी दिए जाने चाहिए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-)20% भिन्नता देखी जाती है तो टीएएमपी संबद्ध पत्तन न्यास को निर्धारित समीक्षा के समय से पहले उसका प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कहेगा। यदि एमओपीटी टीएएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण अपनी ओर से प्रशुल्क की समीक्षा कर सकता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/4/143/10-असा.]

मुक्तगांव पट्टन न्यास (एमओपीटी)								
वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए एमओपीटी के निष्पादन का विवरण								
समग्र पट्टन के लिए लागत विवरण								
क्र.सं.	विवरण	पिछले सामान्य संशोधन आदेश में सुविचारित अनुमान			वास्तविक आंकड़े			(रुपये लाखों में)
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
I	एमओपीटी में प्रस्तुत कुल यातायात (लाख टनों में)	345.80	352.00	359.00	342.41	351.28	416.81	448.40
	साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के यातायात की हिस्सेदारी (लाख टनों में)	43.90	50.00	50.00	40.20	41.90	46.30	50.00
II	कुल प्रचालन आय *	21784.56	22211.70	22969.98	24593.70	22159.97	24906.91	26451.98
	प्रचालन आय (2006-08 से एमओपीटी में अंतरित साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्ति योग्य राजस्व हिस्सेदारी अतिरिक्त)							
III	प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)	9,056.26	9,509.08	9,984.53	9,404.43	11001.21	12,705.65	14188.99
IV	मूल्यहास	1,275.46	1,492.34	1,552.55	1,250.76	1289.00	1,245.93	1278.75
V	क्षिप्त और विविध व्यय घटाव क्षिप्त और विविध आय	2,028.00	2,200.26	2,343.46	2,393.61	1977.91	4,069.14	4092.12
VI	कुल व्यय (III + IV + V)	12,359.72	13,201.68	13,880.54	13,048.80	14268.12	18,020.72	19559.86
VII	अधिशेष (II - VI)	9,424.84	9,010.02	9,089.44	11,544.90	7891.85	6,886.19	6892.12
VIII	आवृत्ति प्रबंधन और सामान्य उपरिचय	4,651.97	4,962.61	5,210.75	5,328.72	6095.18	7,931.76	8842.82
IX	निवल अधिशेष (VII - VIII)	4,772.87	4,047.41	3,878.69	6,216.18	1796.67	-1,045.57	-1950.70
X	नियोजित पूंजी	30,690.09	33,239.36	34,706.79	31,373.47	33052.94	30,471.21	30912.02
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	4,350.28	4,736.29	4,568.12	4,462.66	4714.78	4,301.50	4334.66
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिफल के बाद (IX - XI)	422.59	(688.88)	(689.43)	1,763.62	-2918.11	-5,347.07	-6285.36
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII / II in %)	1.94%	-3.10%	-3.00%	7.2%	-13.17%	-21.47%	-23.76%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में		-1.39%			-9.16%		-23.76%

* वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रचालन आय में पेंशन संबंधी विशेष लेवी से होने वाली आय के अलावा है।

** वर्ष 2009-10 के आंकड़ों में सितम्बर 2009 तक के वास्तविक आंकड़े शामिल हैं।

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	एमओपीटी में प्रहस्तित यातायात लाख टनों में (बीजोटी बर्थ में प्रहस्तित यातायात अतिरिक्त)	429.70	458.00	488.00	429.70	458.00	488.00
I	प्रचालन आय	27713.22	29209.48	30857.12	28041.56	29586.24	31233.88
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	5491.98	5765.48	7205.48	5134.53	5327.59	5527.91
	(ii) बिजली	2360.50	2440.35	2495.62	2360.50	2440.35	2495.62
	(iii) ईंधन	275.00	291.48	305.22	275.00	285.34	296.07
	(iv) मरम्मत और अनुस्क्षण	1795.80	1772.45	1772.45	1260.60	1367.53	1502.87
	(v) अनुस्क्षण निकर्षण	3067.23	3112.32	3207.71	3067.23	3112.32	3207.71
	(vi) अन्य	2439.31	2564.22	2707.66	2392.27	2513.00	2645.15
	जोड़	15429.82	15946.30	17694.15	14490.13	15046.14	15675.33
III	मूल्यहास	1384.59	1691.84	2941.42	1331.27	1691.84	1979.52
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	9246.07	9708.37	11374.13	9028.07	9518.38	10529.03
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	1652.74	1862.96	-1152.58	3192.09	3329.89	3050.00
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	745.87	634.26	681.95	745.87	634.26	681.95
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	4035.49	4253.65	4475.65	4035.49	4253.65	4475.65
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-3289.62	-3619.39	-3793.70	-3289.63	-3619.39	-3793.69
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-1636.88	-1756.43	-4946.28	-97.54	-289.51	-743.69
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	36409.35	49185.20	70943.79	31814.06	44551.59	41847.96
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत	5385.36	7443.15	10908.59	4742.53	6791.30	6346.19
XII	क्षमता उपयोगिता	137.00	129.00	119.00	137%	129%	119%
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-7022.24	-9199.58	-15854.87	-4840.07	-7080.81	-7089.89
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV in %)	-25.34%	-31.50%	-51.38%	-17.26%	-23.93%	-22.70%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-36.07%			-21.30%		

अनुलग्नक - III

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	16713.88	17237.30	17279.20	17042.22	17614.06	17655.96
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	3888.68	4082.34	5101.95	3533.04	3665.88	3803.72
	(ii) बिजली	2350.00	2429.50	2479.50	2350.00	2429.50	2479.50
	(iii) ईंधन	2.20	2.31	2.41	2.20	2.28	2.37
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	1081.20	1067.14	1067.14	839.83	929.50	1046.56
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	1151.96	1212.50	1278.71	1129.75	1187.34	1243.77
	जोड़	8474.04	8793.79	9929.71	7854.82	8214.50	8575.92
III	मूल्यहास	610.69	846.01	2058.08	610.69	846.01	1096.18
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	5538.82	5815.76	6813.38	5401.21	5688.87	6228.55
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	2090.33	1781.74	-1521.97	3175.51	2864.67	1755.31
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	405.59	333.94	337.30	405.59	333.94	337.30
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	2445.21	2587.62	2749.23	2419.88	2570.64	2715.29
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-2039.62	-2253.68	-2411.93	-2014.29	-2236.70	-2377.99
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	50.71	-471.94	-3933.91	1161.21	627.97	-622.68
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	14656.79	22702.80	40886.89	13312.90	20425.10	18853.58
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	2243.14	3532.05	6439.40	2056.68	3209.23	2939.41
XII	क्षमता उपयोगिता	137.00	129.00	119.00	137%	129%	119%
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-2192.42	-4003.99	-10373.31	-895.47	-2581.26	-3562.09
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/I in %)	-13.12%	-23.23%	-60.03%	-5.25%	-14.65%	-20.18%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-32.13%			-13.36%		

अनुलग्नक - III (क)

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
पत्तन में कुल अयस्क प्रहस्तन के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	10369.50	10503.50	10503.50	10369.50	10503.50	10503.50
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	2372.56	2490.71	2412.80	2017.67	2093.54	2172.25
	(ii) बिजली	2350.00	2429.50	2479.50	2350.00	2429.50	2479.50
	(iii) ईंधन	1.20	1.25	1.30	1.20	1.25	1.29
	(iv) मरम्मत और अनुसंधान	874.10	862.74	862.74	636.73	729.04	846.10
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	910.24	958.69	1010.40	892.69	940.20	990.92
	जोड़	6508.10	6742.89	7466.74	5898.29	6193.52	6490.07
III	मूल्यहास	540.34	778.87	1995.28	540.34	778.87	1033.38
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिबन्धों का आबंटित हिस्सा	4175.23	4383.99	5138.85	4016.33	4234.75	4736.8
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-854.17	-1402.25	-2097.37	-85.46	-703.64	-1756.75
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	320.79	263.48	266.62	320.79	263.48	266.62
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	1487.93	1570.62	1660.23	1444.18	1536.87	1620.94
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-1167.13	-1307.14	-1393.61	-1123.37	-1273.39	-1354.32
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-2021.30	-2709.39	-5490.98	-1208.83	-1977.03	-3111.07
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	11964.90	20137.96	38539.15	10874.40	18117.78	16744.67
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफलान	1825.16	3132.04	6075.52	1874.76	2845.87	2610.86
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-3846.46	-5841.43	-11566.50	-2883.59	-4822.90	-5721.93
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/I in %)	-37.09%	-55.61%	-110.12%	-27.81%	-45.92%	-54.48%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-67.61%			-42.73%		

अनुलग्नक - III (ख)

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
सामान्य कार्गो के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	1819.74	1839.20	1849.50	1819.74	1839.20	1849.50
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	500.15	525.06	656.20	499.84	518.64	538.14
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	1.00	1.06	1.11	1.00	1.04	1.08
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	198.00	195.43	195.43	194.18	191.66	191.66
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	80.28	84.29	89.11	78.73	82.66	87.39
	जोड़	779.43	805.84	941.84	773.75	793.99	818.26
III	मूल्यहास	38.34	36.27	33.67	38.34	36.27	33.67
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	740.00	777.00	909.53	756.99	794.84	863.89
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	261.97	220.09	-35.55	250.65	214.09	133.67
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	56.30	46.14	46.95	56.30	46.14	46.95
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	178.20	187.70	209.42	194.48	202.61	210.97
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-121.90	-141.57	-162.47	-138.19	-156.47	-164.03
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	140.06	78.52	-198.02	112.46	57.62	-30.35
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	1270.34	1203.42	1095.72	1150.86	1082.61	984.35
XI	नियुजित पूंजी पर प्रतिलाभ	197.25	187.68	169.80	180.26	170.49	153.33
XII	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XI)	-57.19	-109.16	-367.82	-67.80	-112.87	-183.68
XIII	निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/I in %)	-3.14%	-5.94%	-19.89%	-3.73%	-6.14%	-9.93%
XIV	औसत निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-9.66%			-6.60%		

अनुलग्नक - III (ग)

मुरुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
सांझागर के लिए लागत विवरण

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	112.00	112.00	112.00	112.00	112.00	112.00
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुसूचण	2.00	1.97	1.97	1.96	1.93	1.93
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	13.28	13.94	14.74	13.02	13.51	13.51
	जोड़	15.28	15.92	16.71	14.98	15.44	15.44
III	मूल्यहास	26.09	25.16	23.74	26.09	25.16	23.74
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिष्वयों का आबंटित हिस्सा	7.66	8.04	9.43	7.89	8.28	9.68
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	62.97	62.88	62.12	63.04	63.11	63.13
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	3.46	2.81	2.84	3.46	2.81	2.84
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	3.49	3.71	3.72	3.71	3.90	4.10
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-0.03	-0.90	-0.87	-0.25	-1.09	-1.26
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	62.95	61.98	61.24	62.79	62.03	61.87
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	1215.10	1167.81	1079.33	1100.70	1050.54	969.39
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	188.67	182.12	167.34	172.38	165.44	151.06
XII	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XI)	-125.72	-120.14	-106.10	-109.59	-103.41	-89.19
XIII	निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/I in %)	-112.25%	-107.27%	-94.73%	-97.85%	-92.33%	-79.63%
XIV	औसत निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-135.15%			-89.94%		

अनुलग्नक - III (घ)

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
पीओएल के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	786.00	823.00	823.00	786.00	823.00	823.00
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुसंधान	2.00	1.97	1.97	1.96	1.93	1.93
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	131.39	137.96	145.84	128.86	133.71	133.71
	जोड़	133.39	139.93	147.82	130.82	135.64	135.64
III	मूल्यहास	5.92	5.71	5.39	5.92	5.71	5.39
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिचर्यों का आबंटित हिस्सा	36.03	37.83	44.39	38.04	39.95	46.63
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	610.66	639.52	625.40	611.22	641.70	635.34
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	24.32	20.64	20.89	24.32	20.64	20.89
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	30.50	32.59	32.87	32.43	34.26	36.28
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-6.18	-11.95	-11.98	-8.11	-13.62	-15.39
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	604.48	627.57	613.42	603.10	628.09	619.96
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	206.45	193.61	172.69	186.94	174.17	155.17
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम	32.06	30.20	26.75	29.28	27.43	24.16
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	572.42	597.37	586.68	573.82	600.66	595.80
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/I in %)	72.83%	72.58%	71.29%	73.01%	72.98%	72.39%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	73.06%			72.79%		

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
सीएचएलडी के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	3626.64	3959.60	3991.20	3954.98	4336.36	4367.96
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	1015.97	1066.57	1332.95	1015.52	1053.70	1093.32
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	5.10	5.03	5.03	5.00	4.93	4.93
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	16.77	17.61	18.61	16.45	17.27	18.25
	जोड़	1037.84	1089.21	1356.60	1036.97	1075.90	1116.50
III	मूल्यहास	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिख्यो का आबंटित हिस्सा	579.90	608.90	711.17	581.95	611.05	571.55
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	2008.90	2261.49	1923.43	2336.06	2649.41	2679.91
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	0.72	0.87	0.00	0.72	0.87	0.00
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	745.09	793.00	843.00	745.09	793.00	843.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-744.37	-792.13	-843.00	-744.37	-792.13	-843.00
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	1264.53	1469.36	1080.43	1591.69	1857.28	1836.91
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी						
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ						
XII	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XI)						
XIII	निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII/I in %)						
XIV	औसत निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में						

अनुलग्नक - IV

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
पोत संबंधित गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	7831.73	8702.84	9116.32	7831.72	8702.83	9116.32
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	1219.17	1279.88	1599.55	1217.34	1263.12	1310.61
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	222.75	236.12	247.25	222.75	231.13	239.82
	(iv) मरम्मत और अनुक्षण	234.15	231.11	231.11	133.31	139.76	146.83
	(v) निकर्षण	3067.23	3112.32	3207.71	3067.23	3112.32	3207.71
	(vi) अन्य	1119.65	1175.63	1242.81	1098.06	1152.97	1218.83
	जोड़	5862.95	6035.06	6528.43	5738.70	5899.29	6123.80
III	मूल्यहास	572.29	645.29	694.12	518.97	645.29	694.12
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिब्ययों का आबंटित हिस्सा	2344.25	2461.46	2881.39	2340.65	2472.78	2747.12
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) – (III) – (IV)	-947.76	-438.96	-987.63	-766.60	-314.53	-448.72
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	242.28	218.31	231.40	242.28	218.31	231.40
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	1340.43	1405.74	1451.60	1396.84	1451.05	1514.21
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) – (VII)	-1098.15	-1187.43	-1220.19	-1154.55	-1232.74	-1282.80
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-2045.91	-1626.40	-2207.82	-1921.15	-1547.27	-1731.52
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	15594.00	20509.33	24605.77	12755.14	18445.84	18061.48
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	2410.27	3198.90	3843.62	1981.80	2905.08	2819.95
XII	क्षमता उपयोगिता	137.00	129.00	119.00	137%	129%	119%
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) – (XI)	-4456.18	-4825.29	-6051.43	-3902.95	-4452.35	-4551.47
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I in %)	-56.90%	-55.45%	-66.38%	-49.84%	-51.16%	-49.93%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-59.57%			-50.31%		

अनुलग्नक - IV (क)

मुरुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
बर्थिंग और मूरिंग के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	2442.39	2922.58	2962.02	2442.39	2922.58	2962.02
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	315.96	331.69	414.54	316.00	327.88	340.21
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	25.00	26.50	27.75	25.00	26.94	26.92
	(iv) मरम्मत और अनुसंधान	18.10	17.86	17.86	17.75	17.51	17.51
	(v) निकर्षण	613.45	622.46	641.54	613.45	622.46	641.54
	(vi) अन्य	87.73	92.12	97.38	86.04	90.34	95.50
	जोड़	1060.24	1090.64	1199.08	1058.24	1084.14	1121.68
III	मूल्यहास	195.98	272.52	342.48	195.98	272.52	342.48
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिषदों का आवंटित हिस्सा	399.51	419.49	488.91	414.12	434.83	467.33
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	786.66	1139.93	931.58	774.05	1131.09	1030.53
VI	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	75.56	73.31	75.19	75.56	73.31	75.19
VII	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	242.40	254.04	266.61	256.46	265.67	276.56
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-166.84	-180.73	-191.43	-180.90	-192.36	-201.37
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	619.82	959.20	740.13	593.15	938.73	829.16
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूँजी	8677.69	13475.14	17779.45	7890.19	12114.06	11908.50
XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल	1317.74	2102.16	2783.74	1209.97	1908.21	1859.74
XII	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XI)	-697.92	-1142.96	-2043.61	-616.82	-969.48	-1030.58
XIII	निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII/I in %)	-28.58%	-39.11%	-68.99%	-25.25%	-33.17%	-34.79%
XIV	औसत निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-43.52%			-31.07%		

अनुलग्नक - IV (ख)

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
पाइलटेंज और टोवेज के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	3980.25	4235.25	4477.30	3980.25	4235.25	4477.30
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	637.23	668.96	836.05	635.27	659.16	683.94
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	194.25	205.91	215.62	194.25	201.55	209.13
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	117.05	115.53	115.53	27.02	28.59	30.26
	(v) निकर्षण	1226.89	1244.93	1283.08	1226.89	1244.93	1283.08
	(vi) अन्य	833.72	875.41	925.43	817.64	858.53	907.57
	जोड़	3009.14	3110.73	3375.71	2901.07	2992.76	3113.99
III	मुल्यहास	225.84	217.75	205.43	225.84	217.75	205.43
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिध्ययों का आबंटित हिस्सा	1227.41	1288.78	1509.42	1249.95	1312.44	1443.94
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-482.14	-382.01	-613.26	-396.61	-287.70	-286.06
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	123.13	106.24	113.65	123.13	106.24	113.65
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	687.97	724.58	750.59	709.84	740.52	774.86
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-564.84	-618.34	-636.94	-586.71	-634.28	-661.21
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-1046.98	-1000.35	-1250.20	-983.32	-921.99	-947.27
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	2949.95	2627.68	2201.03	2673.42	2365.20	1985.11
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	458.10	409.88	340.09	418.76	372.53	308.43
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-1505.08	-1410.23	-1590.29	-1402.08	-1294.52	-1255.70
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII/I in %)	-37.81%	-33.30%	-35.52%	-35.23%	-30.57%	-28.05%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-37.44%			-31.28%		

अनुलग्नक - IV (ग)

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
पत्तन सेवाओं के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	1376.50	1512.00	1644.00	1376.50	1512.00	1644.00
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	125.78	132.04	165.02	125.88	130.61	135.53
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	3.50	3.71	3.89	3.50	3.63	3.77
	(iv) मरम्मत और अनुस्क्षण	98.65	97.37	97.37	88.20	93.32	98.72
	(v) निकर्षण	1226.89	1244.93	1283.08	1226.89	1244.93	1283.08
	(vi) अन्य	175.84	184.63	195.18	172.45	181.07	191.42
	जोड़	1630.66	1662.68	1744.54	1616.92	1653.56	1712.52
III	मूल्यवृद्धि	148.38	153.02	144.31	95.06	153.02	144.31
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिब्ययों का आबंटित हिस्सा	633.12	664.77	779.31	593.49	638.26	746.24
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-1035.66	-968.48	-1024.17	-928.97	-932.85	-959.07
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	42.58	37.93	41.73	42.58	37.93	41.73
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	372.81	387.29	387.90	394.34	406.57	422.47
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-330.23	-349.36	-346.17	-351.75	-368.64	-380.73
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-1365.89	-1317.84	-1370.33	-1290.73	-1301.49	-1339.81
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	3944.97	4389.40	4614.12	2170.71	3950.37	4157.53
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	631.10	684.18	718.08	349.80	621.78	650.19
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-1996.99	-2002.01	-2088.41	-1630.53	-1923.27	-1990.00
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XII)/in %)	-145.08%	-132.41%	-127.03%	-118.45%	-127.20%	-121.05%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-134.80%			-122.23%		

अनुलग्नक - IV (घ)

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
जल आपूर्ति के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	32.58	33.00	33.00	32.58	33.00	33.00
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	140.20	147.18	183.94	140.19	145.46	150.93
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुस्क्षण	0.35	0.35	0.35	0.34	0.34	0.34
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	22.36	23.48	24.82	21.93	23.03	24.34
	जोड़	162.91	171.01	209.11	162.46	168.83	175.61
III	मूल्यहास	2.09	2.00	1.90	2.09	2.00	1.90
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिधियों का आबंटित हिस्सा	84.21	88.42	103.75	83.09	87.25	89.61
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-216.63	-228.42	-281.76	-215.06	-225.08	-234.12
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	1.01	0.83	0.84	1.01	0.83	0.84
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	37.25	39.83	46.49	36.20	38.28	40.32
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-36.24	-39.00	-45.66	-35.20	-37.45	-39.48
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-252.87	-267.43	-327.42	-250.26	-262.53	-273.61
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	21.39	17.11	11.17	20.82	16.21	10.34
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	3.32	2.67	1.71	3.27	2.56	1.59
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XI)	-256.19	-270.10	-329.13	-253.53	-265.09	-275.20
XIII	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII in %)	-786.35%	-818.49%	-997.35%	-778.17%	-803.30%	-833.93%
XIV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-909.86%			-805.14%		

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	773.62	756.35	791.60	773.62	756.35	791.60
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	75.12	78.86	98.56	74.56	77.37	80.27
	(ii) बिजली	10.50	10.85	16.12	10.50	10.85	16.12
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मत और अनुक्षण	352.95	348.36	348.36	204.09	211.76	219.73
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	99.12	104.08	110.02	97.21	102.07	107.90
	जोड़	537.69	542.16	573.06	386.36	402.05	424.02
III	मूल्यहास	52.43	56.71	53.51	52.43	56.71	53.51
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	855.97	898.77	1054.64	804.08	847.38	989.55
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-672.47	-741.29	-889.61	-469.25	-549.79	-675.48
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	23.93	18.97	20.09	23.93	18.97	20.09
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	122.93	126.28	127.42	94.53	100.32	107.34
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-99.00	-107.31	-107.33	-70.60	-81.35	-87.25
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-771.47	-848.60	-996.94	-539.85	-631.14	-762.73
X	गतिविधि के लिए नियुजित पूंजी	3907.41	3934.21	3699.11	3704.48	3782.30	3347.22
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	382.40	394.20	354.62	384.28	388.34	340.22
XII	क्षमता उपयोगिता	137.00	129.00	119.00	137.00	129.00	119.00
XIII	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XI)	-1153.87	-1242.80	-1351.56	-924.13	-1019.48	-1102.95
XIV	निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-149.15%	-164.31%	-170.74%	-119.46%	-134.79%	-139.33%
XV	औसत निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-161.40%			-131.19%		

मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)
रेलवे गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर एमओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय	2394.00	2513.00	3670.00	2394.00	2513.00	3670.00
II	प्रचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	309.01	324.40	405.42	309.59	321.23	333.31
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	50.05	53.05	55.56	50.05	51.93	53.88
	(iv) मरम्मतें और अनुसंधान	127.50	125.84	125.84	83.37	86.50	89.76
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	68.58	72.01	76.12	67.25	70.62	74.65
	जोड़	555.14	575.30	662.94	510.26	530.29	551.60
III	मूल्यहास	149.18	143.83	135.71	149.18	143.83	135.71
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों की आबंटित हिस्सेदारी	507.03	532.38	624.71	482.14	509.34	563.80
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	1182.65	1261.49	2246.63	1252.43	1329.54	2418.89
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	74.06	63.04	93.16	74.06	63.04	93.16
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	126.92	134.00	147.41	124.24	131.65	138.81
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-52.86	-70.97	-54.25	-50.18	-68.61	-45.65
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	1129.79	1190.52	2192.39	1202.25	1260.93	2373.24
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	2251.15	2038.86	1752.02	2041.54	1898.35	1585.68
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	349.56	318.01	270.95	319.77	288.65	246.61
XII	क्षमता उपयोगिता	137.00	129.00	119.00	137%	129%	119%
XIII	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) + (XI)	780.23	872.51	1921.43	882.48	972.28	2126.63
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	32.59%	34.72%	52.36%	36.86%	38.69%	57.95%
XV	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	39.89%			44.50%		

मुरुगांव पत्तन न्यास दरमान

1.1. परिभाषाएं—सामान्य

- इस दरमान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षित नहीं करे, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :
- (i) "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
 - (ii) "कोल्ड मूव" का अर्थ प्रचालन के इंजन के बिना पोता का संचलन होगा।
 - (iii) "संयुक्त लदान" प्राथमिक तौर पर बर्थ सं. 9 (एमएचओपी) पर पोत का लदान और तब मध्यप्रवाह में उतराई इंगित करता है।
 - (iv) "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
 - (v) "मध्यप्रवाह लदान" विशेष रूप से बर्थ के अतिरिक्त स्थानों पर पोत का लदान इंगित करता है।

1.2. सामान्य शर्तें एवं निबंधन

- (i) पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा विदेशगामी श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii)
 - (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
 - (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
 - (ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियां का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii)
 - (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, पर उसके समतुल्य भारतीय रूपए में अमरीकी मुद्रा के रूपांतरण के बाद भारतीय रूपए में वसूल किया जाएगा। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपांतरण का दिन माना जाएगा।
 - (ख) अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबद्ध प्रभार समतुल्य भारतीय रूपए में संग्राहित किए जाएंगे। इस प्रयोजनार्थ, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर को डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के पुनःरूपांतरण के लिए लागू किया जाएगा।
- (iv) पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (v)
 - (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 - (ख) कच्चा तेल, लौह अयस्क तथा लौह गुट्टिकाओं सहित टर्मिनल कोल, पीओएल के अलावा सभी तटीय कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 - (ग) कार्गो संबद्ध प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें वसूल की जानी चाहिए।

- (घ) कंटेनर संबद्ध प्रमारों के मामले में, जलयान-घाट स्थानांतरण, और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के साथ-साथ कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए समी प्रासंगिक प्रमारों पर रियायत लागू होगी।
- (ङ) यदि विदेशी पत्तन से कंटेनर/कार्गो तटीय समुद्रीय यात्राओं पर भारतीय पत्तन में अनुवर्ती यानांतरण के लिए एमओपीटी पर उतरता है तो विदेशगामी के लिए निर्धारित यानांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लैग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाना चाहिए।
- (vi) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क) प्रयोक्ता को दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर 13.75 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एमओपीटी विलंबित वापसियों पर 13.75 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (ग) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को एमओपीटी द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रमारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vii) सभी निर्धारित प्रभार बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (viii) (क) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। एमओपीटी कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक रियायत और छूट दे सकता है, यदि वे ऐसा चाहे तो।
- (ख) पत्तन भी दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि वे ऐसा चाहें तो, यदि ऐसे युक्तिकरण स प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत दी जा सकती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।
- (ग) पत्तनों को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहनी होगी बशर्तें नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ix) क्रूज पोतों के मामले में पत्तन देयताओं का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इसी प्रकार, क्रूज पोतों पर पाइलटेज शुल्कों, बर्थ किराया और लंगरगाह प्रभार लागू दर का 70 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (x) उपयोक्ताओं को एमओपीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

भाग-1 - पोत संबंधित प्रभार

खंड-क - पत्तन देयताएं

क्र. सं.	विवरण	प्रति जीआरटी दर		समान पोत के मामले में भुगतान की बारंबारता
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
1.	पोत	4.02	0.146224	प्रत्येक प्रवेश
2.	(क). उपर्युक्त क्र.सं. 1 में नहीं शामिल और लौह अयस्क के वहन में नहीं संलग्न, कंट्री क्रॉफ्ट, टग, लॉच, फिशिंग ट्रॉलर्स, बार्ज और अन्य पोत।	1.79	0.065572	प्रत्येक प्रवेश
	(ख). कंट्री क्रॉफ्ट, लॉच और अयस्कों का वहन करने वाली बार्ज।	निःशुल्क	निःशुल्क	

टिप्पणियां :

- (1). पत्तन देयताएं पोत के प्रत्येक प्रवेश पर, जबकि यानांतरकों के मामले में तीस दिनों में एक बार वसूल किए जाएंगे।
- (2). पत्तन देयताएं निम्नलिखित मामलों में उपरोक्त दरों के 70 प्रतिशत पर लगाई जाएंगी :
 - (i) 3000 टन से अनधिक सामान्य कार्गो के पार्सलों के लदान और उतराई में संलग्न पोत।

- (ii) देश में किसी अन्य पत्तन तक वहन किए जाने के लिए विशेषतः दूसरे पोत में सामान्य कार्गो को चढ़ाने के लिए पत्तन में आने वाले पोत।
- (iii) बंधघाट, कंटेनर और आरओ-आरओ पोत।
- (3). पत्तन देयताएं निम्न पर प्रभार्य नहीं होंगी :
 - (i) कोई विहार नौका।
 - (ii) कोई पोत, जो पत्तन छोड़कर मौसम के दबाव से अथवा कोई क्षति उठाने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश करने के लिए बाध्य होता है।
 - (iii) सरकार के स्वामित्व और नीला/सफेद चिह्नांकित चलने वाले पोत।
 - (iv) अन्य भारतीय पत्तनों के पोत।
 - (v) सौहार्द दौड़ों पर आने वाले भारत सरकार के अनुसंधान पोत और विदेशी सरकार के रक्षा पोत।
- (4). स्थिरक भार में पत्तन में प्रवेश करने और यात्रियों को नहीं लाने वाले पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत प्रभार्य होगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (5). पत्तन में प्रवेश करने परंतु उसमें कोई कार्गो नहीं उतारने अथवा लदान करने या यात्रियों को नहीं ले जाने वाले (ऐसी उत्तराई और पुनः नौभरण, जो मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक हो, के अपवाद सहित) पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत प्रभारित किया जाएगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा।
- (6). क्रूज पोत जहां यात्रियों को चढ़ाना और उतारना शामिल न हो, पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (7). स्थिरक भार वाले तेल टैंकरों के लिए पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन से, कम किए गए टनभार जोकि इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम "टिप्पणियां" में निर्दिष्ट हैं, को इसके सकल टनभार के रूप में लिया जाएगा।
- (8). सामान्य कार्गो बर्थों और मूरिंग डॉल्फिनों के विदेशी अभिग्रहण पर 0.01885 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग की विशेष दर वसूल की जाएगी।

खंड-ख - पाइलटेज शुल्क

समेकित पाइलटेज-सह-नौकर्षण शुल्क में पर्याप्त क्षमता की टर्गों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्मुखी तथा एक बहिर्मुखी गतिविधि और "पत्तन सुविधा" के लिए पोतों का स्थानांतरण शामिल है। पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण पृथक स्थानांतरण प्रभार आकर्षित करेगा।

I. पाइलटेज शुल्क की अनुसूची

क्र.सं.	पत्तन की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	30000 जीआरटी तक	8.97	0.327314
2.	30001 से 60000 जीआरटी	7.22	0.261846
3.	60001 जीआरटी और अधिक	6.31	0.229125

II. स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	पत्तन की श्रेणी	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	30,000 जीआरटी तक के सभी पोत	1.38	0.0502
2.	30,001 से 60,000 जीआरटी के पोत	1.11	0.0402
3.	60,001 जीआरटी और अधिक के पोत	0.96	0.0351

टिप्पणियां :

- (1). मध्यप्रवाह से बर्थ तक अथवा बर्थ से मध्यप्रवाह तक पोत का स्थानांतरण अथवा बर्थ या लंगरगाह का परिवर्तन पृथक प्रभार लगाने योग्य है। स्थानांतरण प्रभार स्थानांतरण के सभी कार्यों पर लगाया जाएगा, जिसमें पाइलटेज से संबंधित आगम और बहिर्गम संचलन तथा स्थानांतरण का एक अतिरिक्त कार्य शामिल नहीं है।

- (2). पत्तन की सुविधा के लिए निष्पादित कोई स्थानांतरण के लिए प्रभार नहीं होगा।

“पत्तन सुविधा” निम्नलिखित में से किसी एक के अर्थ हेतु परिभाषित की है :

- (i) अगर बर्थ पर कोई कार्यरत कार्गो पोत बंदरगाह/बंधघाट में यानांतरकों सहित कोई पोत तलकषण कार्य/जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य करने तथा किसी तलकषण के लिए बर्थ आबंटित करने या बर्थ के मरम्मत कर्य कराने, अनुरक्षण और ऐसे अन्य समान कार्य, जिससे स्थानांतरण की आवश्यकता होती हो, के लिए स्थानांतरित/बर्थ से हटाया जाता है तो ऐसे स्थानांतरण को “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण” माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत (पोतों) को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए स्थानांतरण को भी “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण” माना जाएगा।
- (ii) अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर जाने की प्राथमिकता पर रखने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें स्थानांतरण प्रभार का वहन करने से छूट प्राप्त है, ऐसे स्थानांतरण को “पत्तन सुविधा” माना जाएगा।
- (3). तथापि यानांतरकों के मामले में, स्थानांतरण के सभी कार्य प्रभाय हैं।
- (4). जब भी किसी पोत को दूसरे पोत बाहर जाने की प्राथमिकता पर स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो स्थानांतरित पोत को स्थानांतरण प्रभार के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसका भुगतान बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा किया जाता है अथवा स्थानांतरण को “पत्तन की सुविधा” के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :
- (i) कार्गो-भिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर गोदी खाली करनी होती है।
- (ii) विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए गोदी का प्रयोग करने वाले पोत।
- (iii) पोत जा किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए बिना गोदी पर निष्क्रिय खड़े हैं।

- (5). रद्दकरण प्रभार :

पाइलटों के मामले में, जिनकी सेवाएं किसी गतिविधि के लिए मांगी जाती हैं परंतु उपयोग नहीं किया जाता है, नीचे दिए गए शुल्क प्रभाय होंगे :

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	पाइलट के बुकिंग समय से 2 घंटे पहले प्राप्त रद्दकरण	शून्य	शून्य
(ii)	पाइलट के बुकिंग समय से 2 घंटे पहले परंतु डेढ़ घंटे से अधिक पूर्व प्राप्त रद्दकरण	2642.19	96.29568
(iii)	पाइलट के बुकिंग समय से पहले डेढ़ घंटा पूर्व प्राप्त रद्दकरण अथवा यदि पाइलट स्टेशन छोड़ चुका हो परंतु टगों ने स्टेशन न छोड़ा हो	3302.72	120.3696
(iv)	पाइलट के पोत पर सवार होने और सवार होने के आधे घंटे के भीतर, परंतु टगों ने स्टेशन न छोड़ा हो, प्राप्त रद्दकरण	3963.40	144.44508
(v)	— उपर्युक्त — परंतु 1 टग ने स्टेशन छोड़ दिया हो	7926.56	288.8886
(vi)	— उपर्युक्त — परंतु 2 टगों ने स्टेशन छोड़ दिया हो	11889.80	433.33368
(vii)	— उपर्युक्त — परंतु 3 टगों ने स्टेशन छोड़ दिया हो	15853.05	577.7772
(viii)	पाइलट के पोत पर सवार होने के 30 मिनट पश्चात (यथा लागू विराम प्रभारों के अलावा)	3963.31	144.44508

टिप्पणी : रद्दकरण प्रभार नहीं लगाए जाएंगे यदि पोत के संचलन की बुकिंग पत्तन पर आरोप्य कारणों से रद्द की जाती है।

- (6). रुकने का प्रभार :

अगर कोई पोत उस पर पाइलट के प्रयोजनार्थ पाइलट के सवार होने के तीस मिनट के भीतर संचलन के लिए समर्थ नहीं है तो वह जब तक संचलित नहीं होता, तीस मिनट से अधिक के लिए प्रति आधे घंटे अथवा उसका भाग के लिए तटीय पोत में मामले में रु0 2642.06 अथवा विदेशगामी पोत के मामले में प्रति आधे घंटे 96.29 अमेरिकी डॉलर का अतिरिक्त शुल्क प्रभाय होगा। इसके अतिरिक्त नीचे दिए गए अनुसार टग किराया प्रभार भी देय होगा :

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	बिना टग — प्रति आधा घंटा अथवा उसका हिस्सा	2642.19	96.2957
(ii)	1 टग के साथ — उपर्युक्त —	7926.56	288.8886
(iii)	2 टगों के साथ — उपर्युक्त —	11889.80	433.3337
(iv)	3 टगों के साथ — उपर्युक्त —	15853.05	577.7772

- (7). अगर बर्हिगम यात्रा वाला पोत खराब मौसम के कारण पत्तन की सीमा के बाहर पाइलट को ले जाता है तो पत्तन में पाइलट के ड्यूटी पर वापस आने की सूचना देने तक तटीय पोत के मामले में रु० 3094.65 प्रतिदिन अथवा विदेशगामी पोत के मामले में 158.13 अमेरिकी डॉलर प्रतिदिन की दर से प्रतिपूर्ति पोत के मास्टर द्वारा की जाएगी। इसके अतिरिक्त, पोत पर मौजूद पाइलट के खाने और ठहरने तथा उसे पत्तन में वापस भेजने की लागत का व्यय पोत के मास्टर द्वारा देय होगा।
- (8). तरंगरोध जल के पश्चिम यानांतरक की दोहरी बैंकिंग के लिए प्रभार लागू स्थानांतरण प्रभारों का डेढ़ गुना होगा।
- (9). किसी प्रचालन में पूर्णतः अथवा अंशतः "कोल्ड मूव" पर पोत की पाइलटिंग करने के लिए पाइलटेज शुल्क की अनुसूची में उल्लिखित दरों का दोगुना लगाया जाएगा।
- (10). कार्गो उतारने के पश्चात पोत सफाई के लिए पत्तन सीमाओं के बाहर जाता है और पत्तन की सीमा में पुनः प्रवेश करता है तो पाइलटेज शुल्क प्रभार्य होगा। यदि पत्तन सीमाओं के भीतर ऐसे पोतों की सफाई की जाती है तो स्थानांतरण प्रभार लागू होंगे।

III. वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड के लिए विशेष प्रभार मुरुगांव बंदरगाह में शुष्क गोदी

1. डब्ल्यूआईएसएल क्षेत्र में/से आगम और बर्हिगम संचलन :

फ्लोटिंग गोदियों/ले-अप जेट्टी/स्लिपवे में प्रवेश करने वाले पोत :

- | | | |
|------|--|--|
| (i) | हॉट मूव | खंड ख (I) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेज शुल्क की वास्तविक दर। |
| (ii) | कोल्ड मूव (अर्थात् इंजन की शक्ति के बिना अथवा अंशतः या पूर्णतः चालन) | खंड ख (I) के अधीन दी गई दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेज शुल्क की दोगुनी दर, अगम और बर्हिगम दोनों संचलन कोल्ड संचलन हों। अगर एक कोल्ड हो तो पाइलटेज शुल्क की दर का डेढ़ गुना प्रभार्य होगा। |

2. अन्य संचलन :

पत्तन क्षेत्र से शुष्क गोदी/स्लिपवे और विलोमतः तक। शुष्क गोदी/स्लिपवे से ले-अप जेट्टी और विलोमतः या ले-अप जेट्टी से पत्तन क्षेत्र अथवा विलोमतः

- | | | |
|------|--|--|
| (i) | हॉट मूव | प्रत्येक प्रचालन के लिए दरों की अनुसूची के अनुसार पाइलटेज शुल्क का 50% |
| (ii) | कोल्ड मूव (अर्थात् इंजन की शक्ति के बिना अथवा अंशतः या पूर्णतः चालन) | हॉट मूव में संचलनों के लिए यथानिर्दिष्ट दरों का दोगुना प्रभार |

टिप्पणियाँ :

- (1). उपर्युक्त प्रभार दरमान और समय-समय पर विद्यमान शर्तों के विवरण के अनुसार निर्धारित पाइलटेज फीस के अतिरिक्त हैं।
- (2). बर्थ पर लगाने, बर्थ से हटाने अथवा डब्ल्यूआईएसएल को/से स्थानांतरण सुविधाओं के सभी संचलन उपर्युक्त दरों पर प्रभार्य हैं।

- (3). मुरुगांव पत्तन में एकमात्र डब्ल्यूआईएसएल सुविधाओं के प्रयोग के लिए आने वाले पोत प्रारंभ में यथा उपर्युक्त 1 (i) अथवा 1 (ii) के अनुसार अदा करेंगे। वे डब्ल्यूआईएसएल सुविधाओं को/से संचलन शामिल नहीं होने वाले एक निःशुल्क स्थानांतरण के हकदार होंगे।

खंड-ग – बर्थ किराया/लंगरगाह प्रभार

I. बर्थ किराया प्रभार

क्र. सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग						
		बर्थ सं. 8		बर्थ सं. 7, 10 और 11 (जहां घाट क्रैने उपलब्ध नहीं कराई गई हों)		बर्थ सं. 9 के लिए पोत का आकार	बर्थ सं. 9 (एमओएचपी)	
		तटीय पोत (रूपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रूपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)		तटीय पोत (रूपए में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i)	15,000 जीआरटी तक के पोत	0.06890	0.002535	0.0351	0.001274	(i) 30,000 जीआरटी तक के पोत	0.1391	0.005093
(ii)	15,000 जीआरटी से ऊपर के पोत	0.1456	0.0052936	0.0975	0.003543	(ii) 30,000 से 60,000 जीआरटी तक के पोत	0.3744	0.0136656
						(iii) 60,000 जीआरटी तक के पोत	0.1287	0.004703

टिप्पणियां :

- उपर्युक्त प्रभार बर्थ, घाट, बंध घाट, जेट्टी आदि में आने वाले, अथवा खड़े रहने वाले पोतों और अन्य फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के मास्टरों, स्वामियों अथवा एजेंटों पर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके भाग के लिए लगाए जाने योग्य है।
- ये दरें गंतव्य स्थान पर ध्यान दिए बिना सभी पोतों पर लागू हैं।
- उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत पत्तन के उपकरण की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोग्य किन्हीं कारणों रात्रि नौचालन और खराब मौसम के अधीन से इसके बर्थ में लगातार एक घंटा अथवा अधिक बेकार खड़ा रहता है।

II. लंगरगाह प्रभार

- कार्गो के लदाई/उतराई प्रचालनों अथवा यात्रियों को चढ़ाने अथवा उतारने में नहीं संलग्न होने वाले पोत :

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(क).	स्वयं का लंगर डब्ल्यू/बी	53.89	1.96
(ख).	स्वयं का लंगर ई/बी	75.27	2.74
(ग).	मूरिंग घाटों का प्रयोग	107.38	3.91

- कार्गो की लदाई/उतराई अथवा यात्रियों को चढ़ाने और उतारने में संलग्न पोत :

क्र.सं.	पोत की श्रेणी	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
		तटीय पोत (रूपयों में)		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
		ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर
(क).	दर प्रति जीआरटी	0.0273	0.0208	0.000979	0.000744

3. अन्य पोत :

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसके भाग			
		तटीय पोत (रूपयों में)		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
		ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	ईस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर	वैस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर
1.	लौह अयस्क के वहन में नहीं संलग्न लॉच, फिशिंग ट्रॉलर्स, कंट्री क्रॉफ्ट्स और सर्वेक्षण पोत और 1800 जीआरटी तक के आकार के छोटे बल्क वाहक	5.395	5.395	0.19591	0.19591

खंड ग (I) और ग (II) के लिए साझा टिप्पणियाँ :

1. बर्थ किराए में बर्थ में प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं, जैसे बर्थ का कब्जा, बर्थ में समयोपरि, कार्य, टेलीफोन, कूड़ा-करकट हटाना, बर्थ की सफाई, अग्निशमन निगरानी आदि।
2. 1 घंटे की अवधि पोत के बर्थ/लंगरगाह पर कब्जा करने के समय से परिकलित की जाएगी।
3. (i) नौचालन के लिए पोत द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के पश्चात बर्थ किराया रोक दिया जाएगा।
(ii) बर्थ किराया के निर्धारण के लिए निर्धारित 4 घंटों की समयावधि में, पक्षीय ज्वार-भाटा स्थितियों के लिए खराब मौसम और रात्रि नौचालन के कारण जलयान की प्रतीक्षा शामिल नहीं होगी।
(iii) पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वार-भाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार होगा।
(iv) गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया होगा।

“गलत संकेत” तब होगा जब एक जलयान तैयार होने का संकेत देता है और अनुमान के आधार पर पाइलट की मांग करता जबकि इंजन के तैयार नहीं होने के कारण बर्थ छोड़ने के लिए भी तैयार नहीं होता है अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं हुआ होता है अथवा पोत पर आरोप्य ऐसे कारणों से यह तैयार होने के संकेत देने से अलग करता है जब जलयान अपक्षीय ज्वार-भाटा, रात्रि नौचालन में कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में असमर्थ हो।

4. अगर कोई पोत कार्गो कार्य को पूरा करने के बाद 3 घंटे के भीतर अथवा एमओपीटी द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा बर्थ को खाली करने के लिए दी गई नोटिस की समाप्ति के बाद, जा भी बाद में हों, बर्थ खाली करने के लिए तैयार नहीं है तो पोत सामान्य दर के पांच गुणा पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करने योग्य होगा, इसे प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक कम किया जाएगा।
5. बर्थ सं. 9 में स्थिरक भार समाप्त करने के लिए अनुमत समय 3 घंटे का होगा और उसके बाद सामान्य बर्थ किराया प्रभार के पांच गुणा पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा, जिसे प्रति घंटे अथवा उसके भाग तक अर्थात् किसी प्रभार अथवा छूट, जो पोत पर लागू हो, के बिना घटाया जाएगा। यह बर्थ पर पोत के रुकने की संपूर्ण अवधि के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होगा।
6. अगर किसी नौका को एमओएचपी से संबद्ध नौका उतराई जेट्टियों में लाया जाता है, जेट्टी को उतराई पूरा होने अथवा निर्यातक, जिसके लिए नौका अयस्क लेकर आई थी, के लिए आबंटित नौका उतराई अवधि के 15 मिनट के भीतर जेट्टी खाली नहीं करती है तो वह प्रति घंटे अथवा उसके भाग के लिए रू0 197.34 की दर से जेट्टी के लिए बर्थ किराया प्रभार अदा करने योग्य होगी।
7. बर्थ में दूसरे पोत के किनारे खड़े पोत के लिए पोत द्वारा देय प्रभारों के 50 प्रतिशत पर बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।
8. नौका, देशी नौका, टग अथवा मछलीमार ट्रॉलर आदि, जो बर्थ पर एकमात्र बंकरिंग, जल लेने, मरम्मत अथवा जहाज के चालक दल को उतारने के प्रयोजनार्थ आते हैं, पर न्यूनतम निर्धारित बर्थ किराया प्रभार लागू नहीं होगा।
9. कार्गो का लदान करने अथवा उतारने या यात्रियों को चढ़ाने अथवा उतारते समय बंधघाट का प्रयोग करने वाले पोत पर तटीय पोत के मामले में प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए रू0 32.24 और विदेशगामी पोत के मामले में प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए 1.175525 अमेरिकी डॉलर का अतिरिक्त प्रभार खंड ग (II) के अधीन अनुसूची 2 में निर्धारित लंगरगाह शुल्कों के अलावा प्रभार्य होगा।

10. कार्गो प्रहस्तन कर रहे अथवा मूरिंग डॉल्फिन्स में बेकार खड़े पोतों को खंड ग (II) की मद सं. 2 के अधीन यथा निर्धारित लंगरगाह प्रभार अदा करने होंगे। लंगरगाह प्रभारों के अलावा, मूरिंग डॉल्फिन्स का इस्तेमाल करने वाले पोतों को उपर्युक्त टिप्पणी सं. 9 के अधीन यथा निर्धारित अतिरिक्त प्रभार अदा करने होंगे।
11. खंड ग (II) के अधीन अनुसूची 3 में निर्धारित दरें गोवा में विधिवत् पंजीकृत और महापत्तन न्यास बंदरगाह नौका नियमों के अधीन पत्तन सीमाओं के भीतर प्रचालित होने के लिए लाइसेंस प्राप्त लॉच, मछलीमार ट्रॉलर और देशी नौकाओं के मामले में लागू नहीं होगी।
12. प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग
 (i) किसी पोत को "प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग" प्रदान करने के लिए एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य अथवा बर्थ में वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभार का 75 प्रतिशत, इनमें से जो भी अधिक हो, शुल्क लगाया जाएगा।
13. बाहर भेजने की प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग
 (i) किसी पोत का बाहर भेजने की प्राथमिकता आधार पर बर्थिंग प्रदान करने के लिए एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य अथवा बर्थ में पोत के वास्तविक रूप से रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभार का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, शुल्क लगाया जाएगा।
 (ii) इसके अतिरिक्त, पोत के लिए बाहर/भीतर स्थानांतरण प्रभार उन पोतों पर लगाया जाएगा, जिन्हें बाहर भेजने की प्राथमिकता प्रदान की जाती है।
 (iii) उपर्युक्त योजना के अनुसार, प्रभारों के अनुप्रयोग से निम्नलिखित पोतों को छूट प्रदान की जाएगी :
 (क) रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के लिए कार्गो का वहन करने वाले पोत।
 (ख) सद्भावना भ्रमण पर आने वाले विदेशी सरकार के रक्षा पोत।
 (ग) महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका अभियान के प्रयोजनार्थ किराए पर लिए गए पोत और भारत सरकार के अनुसंधान पोत।
 (घ) अन्य कोई पोत, जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।
14. क्षमता संबद्ध प्रशुल्क योजना
 (i) यह योजना बर्थ सं. 9 (एमओएचपी) पर सही मौसम के दौरान ही प्रहस्तन किए गए लौह अयस्क अर्थात् 1 अक्टूबर और 31 मई के बीच समुद्री यात्रा करने वाले पोतों पर लागू होगी।
 (ii) ईएलटी योजना के प्रयोजन से घुमाव समय पर्याप्त कार्गो अर्थात् चट्टा यार्ड में पार्सल आकार के 90 प्रतिशत की उपलब्धता और संबद्ध निर्यातक द्वारा घोषित स्टॉक के आधार पर नौभरण के लिए तैयार होने के समय से शुरू होगा और कार्गो प्रचालन पूरा होने पर बर्थ से प्रस्थान के समय पर समाप्त होगा। पिछले वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में निर्धारित समय निर्धारित करते समय यही यार्डस्टिक बना रखा जाना चाहिए।
 (iii) निर्धारित सीमा अर्थात् किसी पोत के लिए मानदंड नीचे दिए गए सूत्र का प्रयोग करते हुए निर्धारित किया जाएगा:

$$\text{निर्धारित सीमा (जलयान एक्स के लिए)} = \frac{\text{क}}{\text{ख}} + \text{ग}$$

 जहां
 क = बर्थ सं. 9 में लदान (एक्स जलयान में) किया गया टनभार
 ख = औसत दैनिक लदान दर (निम्नलिखित के रूप में परिकलित पिछले 5 वर्षों पर आधारित)

$$\text{बर्थ सं. 9 में प्रहस्तित कुल टनभार}$$

$$\text{बर्थ सं. 9 में पोतों द्वारा व्यतीत कुल समय (सकल)}$$

 ग = औसत बर्थिंग-पूर्व रुकना (पिछले 5 वर्षों के आंकड़ों पर आधारित)
- (iv) मानदंड/निर्धारित समय तथा साथ ही वास्तविक निष्पादन के निर्धारण के लिए लदान हेतु लिए गए कुल समय को माना जाएगा, जब कोई पोत एक ही अथवा भिन्न निर्यातकों द्वारा दो विभिन्न पार्सलों का लदान करता है।
 (v) किसी पोत द्वारा वास्तविक बर्थिंग-पूर्व रुकने का कुल समय और बर्थ सं. 9 पर पोत द्वारा वास्तव में व्यतीत कुल समय की तुलना यह निर्धारित करने के लिए कि क्या पोत बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार में छूट का हकदार है या उसे पूरक बर्थ किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार अदा करना होगा, उस पोत के लिए ऊपर (iii) में निर्धारित तरीके से परिकलित मानदंड/निर्धारित समय से की जाएगी।

- (vi) पोट, जो इस प्रकार निर्धारित मानदंड/निर्धारित समय से कम समय में परिवर्तित हो जाते हैं, पर निर्धारित दरों पर देय बर्थांग-पूर्व रुकने की अवधि के लिए सामान्य बर्थांग किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के 40 प्रतिशत की दर पर पूरक बर्थांग किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार लगाया जाएगा।
- (vii) निर्धारित दरों पर देय बर्थांग-पूर्व रुकने की अवधि के लिए सामान्य बर्थांग किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के 40 प्रतिशत की दर पर छूट प्रदान की जाएगी, अगर पोट के परिवर्तन का समय इस प्रकार निर्धारित मानदंड/निर्धारित समय से अधिक हो जाता है।
- (viii) अनुमानित आधार पर सामान्य बर्थांग किराया प्रभार/लंगरगाह प्रभार के साथ पूरक बर्थांग किराया/लंगरगाह प्रभार अग्रिम तौर पर देय होगा और उसे लौटा दिया जाएगा, अगर पोट निर्दिष्ट परिवर्तन अवधि प्राप्त नहीं करते।
- (ix) एमओपीटी ऊपर उप-टिप्पणी (iii) में निर्धारित सामान्य सूत्र का प्रयोग करते हुए पिछले पांच वर्ष के औसत आंकड़ों के आधार पर प्रत्येक वर्ष योजना को संशोधित करना होगा। ऐसा करते समय, एमओपीटी, गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ को संगत आंकड़े प्रस्तुत करेगा।
- (x) यह योजना बर्थांग सं. 9 में लादे गए लौह अयस्क पोटों पर लागू होगी, इसके बावजूद भी कि वे पहले मध्यप्रवाह में और बाद में बर्थांग सं. 9 (एमओएचपी) पर लादे गए।

15. मूरिंग डोलफिन्स में कार्गो प्रहस्त कर रहे अथवा बेकार खड़े पोटों को खंड ग (II) की मद सं. 2 के अधीन यथा निर्धारित लंगरगाह प्रभार अदा करने होंगे। लंगरगाह प्रभारों के अलावा, मूरिंग डोलफिन्स का उपयोग करने वाले पोटों को उपर्युक्त टिप्पणी सं. 9 के अधीन यथा निर्धारित अतिरिक्त प्रभार अदा करने होंगे।

खंड-घ – पोटों को जल आपूर्ति और विविध सेवाओं के लिए प्रभार

I. (क) पोटों को जल आपूर्ति के लिए प्रभार

क्र.सं.	स्थिति	दर प्रति 1000 लिटर	
		तटीय पोट (रुपयों में)	विदेशगामी पोट (अमेरिकी डॉलर में)
1.	बर्थांग में	130.33	4.75023
2.	बार्जों द्वारा		
	(क) ब्रेक वॉटर के भीतर	228.15	8.31409
	(ख) ब्रेक वॉटर से परे	293.28	10.68865

(ख) बार्ज के स्टेशन छोड़ने के पश्चात जल आपूर्ति के रद्दकरण के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोट (रुपयों में)	विदेशगामी पोट (अमेरिकी डॉलर में)
1.	ईओबी में आपूर्ति के लिए	3076.45	112.13
2.	डब्ल्यूओबी में आपूर्ति के लिए	6152.97	224.25

(ग) जल बार्ज के लिए विमान प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति आधा घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोट (रुपयों में)	विदेशगामी पोट (अमेरिकी डॉलर में)
1.	ईओबी में आपूर्ति के लिए	1538.23	56.063
2.	डब्ल्यूओबी में आपूर्ति के लिए	3076.52	112.125

बार्ज द्वारा जल आपूर्ति के लिए न्यूनतम मांग के लिए प्रभार डब्ल्यूओबी में 50 टन अथवा ईओबी में 25 टन के लिए होंगे। तथापि, यदि पानी की कमी कारण पत्तन द्वारा कम मात्रा की आपूर्ति की जाती है तो प्रभार मात्रा के अनुसार होंगे।

II. टर्गों के प्रयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (ईंधन और स्नेहकों सहित)	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	बर्थिंग, बर्थ से हटाने, स्थानांतरण और पतन सीमाओं में पोतों के कर्षण में सहायता करने के अतिरिक्त प्रचालन के लिए प्रयुक्त टग	12895.35	469.983

भाग—II — कार्गो संबंधित प्रभार

खंड—क — घाटशुल्क प्रभार

I. बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तुओं का विवरण	इकाई	दर रूपयों में	
			आयात और निर्यात कार्गो	आयात/निर्यात तटीय कार्गो
I. बल्क कार्गो				
1.	सभी किस्म के अम्ल	मीट्रिक टन	67.50	40.50
2.	पशु उत्पाद			
	(क). खालें और चमड़ा	मीट्रिक टन	30.00	18.00
	(ख). अस्थि और अस्थि चूर्ण	मीट्रिक टन	15.00	9.00
3.	हथियार, अस्त्र-शस्त्र, विस्फोटक और रक्षा भंडार	मीट्रिक टन	60.00	36.00
4.	एस्बेस्टस			
	(क). एस्बेस्टस, अविनिर्मित	मीट्रिक टन	18.00	10.80
	(ख). एस्बेस्टस, विनिर्मित	मीट्रिक टन	22.50	13.50
5.	एल्युमिना (थोक)	मीट्रिक टन	30.00	18.00
6.	कार्बन ब्लैक संभरण भंडार	मीट्रिक टन	45.00	27.00
7.	कार्बिक सोडा	मीट्रिक टन	45.00	27.00
8.	सीमेंट खंगर, सीमेंट और सीमेंट उत्पाद	मीट्रिक टन	30.00	18.00
9.	कोयला, जलावन की लकड़ी, कोक/चारकोल	मीट्रिक टन	30.00	18.00
10.	रेत, ईट, टाइल, चूना मृत्तिका आदि जैसी निर्माण सामग्रियां	मीट्रिक टन	9.00	5.40
11.	कपास			
	(क). कच्ची कपास और सूत के धागे	मीट्रिक टन	45.00	27.00
	(ख). कपास अपशिष्ट	मीट्रिक टन	9.00	5.40
12.	सल्फर, रॉक फॉस्फेट सहित उर्वरक और उर्वरक कच्ची सामग्रियां, खाद और अन्य रसायन	मीट्रिक टन	27.00	16.20
13.	खाद्य सहित चावल और गेहूँ के अतिरिक्त खाद्यान्न, तिलहन, मोटे अनाज, दालें	मीट्रिक टन	22.50	13.50
14.	कच्चा काजू, कसावा, नारियल, कोपरा, हल्दी के बीज आदि सहित फल, अखरोट			
	(क). नारियल और प्याज सहित फल और सब्जियां	मीट्रिक टन	18.00	10.80
	(ख). सभी प्रकार की अन्यथा अनिर्दिष्ट गिरियां	मीट्रिक टन	36.00	21.60
15.	जूट और जूट उत्पाद, नारियल रेशा और उसके उत्पाद	मीट्रिक टन	15.00	9.00
16.	ग्रेनाइट और संगमरमर			
	(क). ब्लॉक (अशोधित)	मीट्रिक टन	15.00	9.00
	(ख). प्रसाधित, ताराशे हुए अथवा मूर्ति कला	मीट्रिक टन	30.00	18.00
17.	द्रव कार्गो			
	(क). मोनो इथीलिन ग्लाइकोल	मीट्रिक टन	45.00	27.00
	(ख). अन्य द्रव कार्गो	मीट्रिक टन	45.00	27.00

18.	लकड़ी के लट्ठे, टिम्बर, लकड़ी, बॉस आदि			
	(क). असंसाधित	मीट्रिक टन	22.50	13.50
	(ख). बार्ड, खंबे, प्लाइवुड आदि जैसे संसाधित	मीट्रिक टन	30.00	18.00
	(ग). लकड़ी की लुगदी	मीट्रिक टन	37.50	22.50
19.	शीरा	मीट्रिक टन	30.00	18.00
20.	इथनोल	मीट्रिक टन	52.50	31.50
21.	धातु (सभी), धातु उत्पाद, स्पंज लोहा, ऊष्म ब्रिकेट युक्त और स्क्रेप आदि	मीट्रिक टन	30.00	18.00
22.	कच्चा लोहा	मीट्रिक टन	26.25	15.75
23.	खली, चारा, भूसा, पशु चारा आदि	मीट्रिक टन	24.00	14.40
24.	कागज			
	(क). अपशिष्ट कागज के अतिरिक्त सभी प्रकार के कागज	मीट्रिक टन	37.50	22.50
	(ख). अपशिष्ट कागज	मीट्रिक टन	22.50	13.50
25.	रबड़ और रबड़ उत्पाद			
	(क). रबड़ - कच्चा	मीट्रिक टन	22.50	13.50
	(ख). रबड़ - विनिर्मित	मीट्रिक टन	37.50	22.50
26.	नमक	मीट्रिक टन	4.35	2.61
27.	चीनी	मीट्रिक टन	37.50	22.50
28.	सिंथेटिक रेजिन	मीट्रिक टन	37.50	22.50
29.	धातुकर्मीय कोक	मीट्रिक टन	45.00	27.00
30.	द्रवीकृत पेट्रोलियम गैस	मीट्रिक टन	125.00	75.00
31.	चावल	मीट्रिक टन	30.00	18.00
32.	गेहूँ	मीट्रिक टन	30.00	18.00
33.	चूना पत्थर	मीट्रिक टन	9.60	5.75
34.	द्रव अमोनिया	मीट्रिक टन	99.00	59.40
35.	अन्यत्र अन्यथा नहीं विनिर्दिष्ट सामग्रियाँ	मीट्रिक टन	30.00	18.00
36.	स्त्री जीवित पशु, पक्षी और सर्प	प्रत्येक	7.50	4.50
37.	संबद्ध यात्रियों के साथ नहीं आने वाले बैग और व्यक्ति सामान	प्रति 50 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग	3.00	1.80

टिप्पणी :

1. फॉस्फोरिक अम्ल जब मध्यप्रवाह में प्रहस्तित किया जाता है तो घाटशुल्क प्रभार मद सं. 1 में निर्धारित घाटशुल्क का 50 प्रतिशत होगा।
2. किसी कार्गो को 'अप्रत्याशित सामग्री' रूप में वर्गीकृत करने से पहले, यह पता लगाने के लिए सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन करना होगा कि क्या इस कार्गो को उपर्युक्त अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी क्रैं अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है।

II. खनिज तेल/पीओएल उत्पाद

क्र. सं.	विवरण	इकाई	दर रूपयों में	
			आयात/निर्यात कार्गो	आयात/निर्यात तटीय कार्गो
1.	(क). डीजल तेल, भट्ठी तेल, ईंधन तेल, विमानन ईंधन, किरोसिन तेल को छोड़कर, यहां इसमें शामिल अनिर्दिष्ट सहित 76 डिग्री फॉरनाइट (24.44 डिग्री सेंटीग्रेड) के दमनांक वाली सभी मदें (ख). किरोसिन	मीट्रिक टन	70.00	42.00
			50.00	30.00
2.	(क). विमानन स्पिरिट, बेंजिन, पेट्रोल, गैसोलीन, मोटर स्पिरिट और पेट्रोलियम कोक को छोड़कर यहां अनिर्दिष्ट मदों सहित 76 डिग्री फॉरनाइट (24.44 डिग्री सेंटीग्रेड) से कम के दमनांक सहित सभी मदें। (ख). पेट्रोलियम कोक	मीट्रिक टन	99.00	59.40
			24.00	14.40

टिप्पणी : पीओएल उत्पाद तटीय कार्गो के लिए रियायती घाटशुल्क दर के लिए हकदार नहीं होंगे। तटीय पीओएल उत्पादों पर कॉलम 4 में आयात/निर्यात कार्गो के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर लागू होगी।

III. खनिज अयस्क और गुडिटकाएं (बर्थ सं. 9 – एमओएचपी के अलावा)

क्र. सं.	पत्तन की श्रेणी	दर प्रति टन (रुपयों में)							
		बर्थ में स्थिति				मध्यप्रवाह/किनारे पर स्थिति			
		लौह अयस्क	लौह अयस्क गुडिटकाएं	तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो	लौह अयस्क	लौह अयस्क गुडिटकाएं	तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
1.	30,000 डीडब्ल्यूटी तक	12.22	14.56	17.10	10.27	7.54	9.88	11.05	6.63
2.	30,000 डीडब्ल्यूटी से अधिक परंतु 1,00,000 डीडब्ल्यूटी से कम	12.22	14.56	17.10	10.27	8.71	11.05	12.22	7.35
3.	1,00,000 डीडब्ल्यूटी और अधिक	12.22	14.56	17.10	10.27	9.88	12.22	14.56	8.71
4.	(i) परलाइट अयस्क			19.24	11.57			19.24	11.57
	(ii) लौह धातुकर्मीय अपशिष्ट (ऑक्साइड पूर्ण)			14.56	8.71			14.56	8.71
	(iii) मैगनीज अयस्क और लौह-मैगनीज अयस्क			12.22	7.35			12.22	7.35
5.	लौह अयस्क गुडिटकाएं (तटीय यातायात के लिए बाजों द्वारा प्रहस्तित)		21.58						

खंड क – I, II और III के लिए टिप्पणियां

1. प्रभार्य भार न्यूनतम 50 कि.ग्रा. के अधीन होगा। मिन्न को 50 कि.ग्रा. के अगले उच्च गुणकों में पूर्णांकित किया जाएगा।
2. घाट की दीवार पर उन आगमन के बाद 24 घंटे के भीतर अथवा 48 घंटों के भीतर की गई घोषणा कि जब उतराई का दिन पत्तन के अवकाश का दिन है और कि अन्य पत्तन को यानांतरण के लिए अभिप्रेत है तो उतराई की तारीख से एक महीने के भीतर प्रेषित की जा रही ऐसी उतारी गई सामग्रियां। प्रत्येक प्रचालन के लिए तत्संबंधी घाटशुल्क दरों के दो-तिहाई पर।
3. पोतों से सामग्रियां, जा उन्हें उतराई स्थल से गुजरे बिना उतराई स्थान के किनारे होते हुए किसी हल्की नौका अथवा विलोमतः में यानांतरित। घाटशुल्क दरों के 75 प्रतिशत पर।
4. एक मीट्रिक टन से कम के छोटे ढेर में प्रहस्तन की गई थोक मदों पर प्रति टन आधार पर घाटशुल्क लगेगा।
5. अयस्क और गुडिटका के अतिरिक्त सभी वस्तुओं, जब मध्यप्रवाह में उतारी जाती हैं, पर घाटशुल्क बर्थ पर लागू दरों के 60 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा।
6. धूल निवारण प्रणाली पर व्यय की वसूली करने के लिए, बर्थ सं. 7, 10 और 11 में प्रहस्तित कोयला/कोक पर रू० 2.15 प्रति टन की दर से शुल्क वसूल किया जाएगा। निर्यात के लिए बैगों में लाए जाने वाले क्लसाइड कोक के लिए यह लेवी प्रभार्य नहीं होगी।

IV. लौह अयस्कों और गुडिटकाओं के लिए प्रहस्तन प्रभार (बर्थ सं. 9 में एमओएचपी के माध्यम से निर्यातित)

क्र.सं.	सामग्रियों का विवरण	आयात/निर्यात दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रुपए में)
1.	लौह अयस्क	84.24

2.	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	
	(i) प्रत्येक वर्ष जून से अगस्त अवधि के दौरान	90.08
	(ii) प्रत्येक वर्ष सितम्बर से मई साफ मौसम शुरू होने के दौरान	158.99

टिप्पणियाँ :

- (1). उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभार के अतिरिक्त, निम्नलिखित पैटर्न पर प्रत्येक प्रचालनात्मक वर्ष के प्रारंभ से 1 वर्ष की न्यूनतम अवधि के लिए भूखण्ड धारित करने वाले भूखण्ड आबंटितियों के लिए छूट के अधीन ₹ 5.85 प्रतिटन की दर पर न्यूनतम अधिभार लगाए जाने योग्य होगा।

कुल आय के स्तर को प्राप्त करने पर	प्रति 1000 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग के लिए अनुमत्त छूट की दर (रूपयों में)
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 8.75 गुणा	1.30
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.00 गुणा	2.60
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.25 गुणा	4.16
सामान्य भूखण्ड क्षमता का 9.50 गुणा	5.85

- (2). "प्रचालनात्मक वर्ष" का अर्थ अक्टूबर के पहले दिन से प्रारंभ करके अनुवर्ती कैलेंडर वर्ष के 30 सितम्बर को समाप्त होने वाली 12 महीने की अवधि है।
- (3). भूखण्ड आबंटितियों को छूट का भुगतान नीचे यथाङ्गित दो किस्तों में किया जाएगा :
- (i) प्रचालनात्मक वर्ष के पहल आठ महीनों की समाप्ति पर, इस अवधि के दौरान वास्तव में प्राप्त कुल आय पर टिप्पणी (1) के अधीन स्वीकार्य राशि के 75 प्रतिशत तक सीमित छूट का अंतरिम भुगतान अदा किया जाएगा।
- (ii) प्रचालनात्मक वर्ष की समाप्ति पर वर्ष के दौरान कुल आय पर स्वीकार्य छूट का भुगतान ऊपर टिप्पणी 3 (i) के अनुसार किए गए अंतरिम भुगतान, अगर कोई हो, को समायोजित करने के बाद किया जाएगा।
- (4). यानांतरकों के माध्यम से लौह अयस्क के प्रारंभिक लदान और उतराई के लिए प्रभार क्रमशः ₹ 7.02 प्रति टन और ₹ 3.51 प्रति टन की दर से यानांतरक पोत-स्वामियों से संग्रहित किए जाएंगे।
(सितम्बर, 1996 के दौरान औसत भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष सहमति शर्तों के माध्यम से दोनों पक्षों द्वारा यथा सहमत करें)।

खंड-ख - कंटेनर प्रहस्तन प्रभार**I. कंटेनरों आर कंटेनरबद्ध कार्गो के प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रूपयों में)			
		तटीय		विदेशी	
		20'	40'	20'	40'
1.	लदा हुआ कंटेनर	600.00	900.00	1000.00	1500.00
2.	खाली कंटेनर	60.00	90.00	100.00	150.00

टिप्पणी : उपर्युक्त निर्धारित समेकित प्रभारों में प्रहस्तन प्रभार, कंटेनर के लिए घाटशुल्क के साथ-साथ कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है।

II. भंडारण प्रभार

क्र.सं.	अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	प्रथम 30 दिनों के लिए		
	- 20 फीट तक	6.55	0.143
	- 20 फीट से ऊपर	9.80	0.214

2.	उपर्युक्त दरों में निम्नवत् वृद्धि की जाएगी :	
(क).	31वें दिन से 45वें दिन	50 प्रतिशत
(ख).	46वें दिन से 60वें दिन	75 प्रतिशत
(ग).	61वें दिन से 90वें दिन	100 प्रतिशत
(घ).	91वें दिन से आगे तक	200 प्रतिशत

टिप्पणियां :

- (1). लादे गए/नौवहित कंटेनरों, खाली अथवा भरे हुए, पर एक दिन की निःशुल्क अवधि दी जाएगी। आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के उतरने की दिन से बाद वाले दिन से शुरू होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश के समय से शुरू होगी।
- (2). उपर्युक्त निर्धारित निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश-दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों के अलावा होगी।
- (3). परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनर/पोतवणिक के स्वामित्वाधीन कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर से उतरने के दिन से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, से निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :
 - (i) परेशिती किसी भी समय परित्याग करने का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) अगर परेशिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है :
 - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्रारंभ करेगा और या तो उसे वापस ले सकता है या उसे पत्तन परिसर से हटा सकता है; और,
 - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा प्रारंभ करने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और दुलाई और खाली करने की लागत का वहन करेगा। निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्यवाइयां करने के समय तक लगाया जाना जारी रहेगा।
 - (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त/अधिगृहीत किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, वहां भंडारण प्रभार लाइनों द्वारा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने और दुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो मुक्त करने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा जब्त/अधिगृहीत कंटेनरों को पत्तन परिसर से सीमाशुल्क घेराबंद क्षेत्र तक लाइन/परेशिती द्वारा हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा।
- (4). कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लिया जाएगा जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर पत्तन कंटेनर की सुपुर्दगी/पोत पर भेजने की स्थिति में न हो।
- (5). यदि प्रचालन क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराया आधार पर पट्टे पर दे दिया गया हो तो कंटेनरों पर भंडारण प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।

III. प्रशीतन कंटेनरों के लिए बिजली प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रूपयों में)
1.	प्रति प्रशीतन कंटेनर बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार -	
(क).	20 फीट तक की लम्बाई के कंटेनर	रु0 139.00
(ख).	20 फीट से अधिक की लम्बाई के कंटेनर	रु0 154.00

खंड-ख के लिए सामान्य टिप्पणी :

- (1). प्रयोक्ताओं पर आरोप्य नहीं किए गए कारणों से कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभार नहीं लिए जाएंगे।

खंड-ग - अंतरण शीटों के लिए मंडारण प्रभार

I आयात

क ब्रेक बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिवस - 10 दिन

(ii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (रु०)
1 - 10 दिन	10.00
11 - 20 दिन	15.00
21 - 30 दिन	20.00
31वें दिन से आगे	25.00

ख शुष्क बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिवस - 3 दिन

(ii) सामान्य किराया

घटक	दर प्रति टन प्रति दिन (रु०)
(क). एमओपी, रॉक फॉस्फेट, यूरिया आदि (सभी प्रकार के उर्वरकों के लिए)	1.00
(क). कच्ची चीनी	1.00
(ग). सीमेंट और अन्य	1.00

सामान्य किराया निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा जो पोत के कार्गो को उतारे जाने का कार्य पूरा होने के बाद निम्नवत दैनिक सुपुर्दगी दर के आधार पर परिकलित किया जाएगा।

घटक	सुपुर्दगी दर प्रतिदिन
(क). एमओपी, रॉक फॉस्फेट, यूरिया आदि (सभी प्रकार के उर्वरकों के लिए)	750 टन
(ख). कच्ची चीनी	500 टन
(ग). उपर्युक्त विनिर्दिष्ट से इतर घटक	500 टन

(iii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क नीचे दी गई दर पर सामान्य अवधि की समाप्ति के बाद देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (रु०)
1 - 10 दिन	3.00
11 - 20 दिन	6.00
21 - 30 दिन	10.00
31वें दिन से आगे	15.00

II निर्यात**क ब्रेक बल्क कार्गो**

(i) निःशुल्क दिवस - 30 दिन

(ii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (रु०)
1 - 10 दिन	2.00
11 - 20 दिन	3.00
21 - 30 दिन	5.00
31वें दिन से आगे	10.00

ख शुष्क बल्क कार्गो

(i) निःशुल्क दिन - 20 दिन

(ii) विलंबशुल्क

सभी प्रकार के कार्गो पर विलंबशुल्क रु० 2/- प्रति टन प्रतिदिन की दर पर निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा।

(iii) पोत पर कार्गो की लदाई की शुरुआत के दिन से विलंबशुल्क समाप्त हो जाएगा।

(iv) शट-आउट कार्गो -

विलंबशुल्क पोत के पूरा होने से लेकर कार्गो की निकासी तक ऊपर विनिर्दिष्ट दर पर शट-आउट कार्गो के लिए देय होगा।

सामान्य टिप्पणियां :

- आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस पोतों के कार्गो के पूरा उतारे जाने अथवा उस दिन जब अंतिम पैकेज उतारा गया था के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिगणित किए जाएंगे।
- निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस निर्यात कार्गो के एकत्रण की तारीख से सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिकलित की जाएगी।
- निःशुल्क दिवसों के प्रयोजन से "दिन" की गणना प्रातः 7:30 बजे से अगले दिन प्रातः 7:30 बजे रूप में की जाएगी।
- किराया आधार पर पत्तन शैडों/खुले प्लॉटों में भंडारित कार्गो पोतवणिक/निर्यातकों/आयातकों के जोखिम और जिम्मेदारी पर होगा।
- पोतवणिक/आयात/निर्यातक डॉक सुरक्षा विनियमों में निर्धारित सुरक्षा उपायों की पुष्टि करेंगे और वे व्यक्ति और/अथवा पत्तन संपदा को होने वाले किन्हीं नुकसानों के लिए पूरी तरह जिम्मेदार होंगे।
- भंडारण की अवधि सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख अथवा क्षेत्र के आबंटन के दिन से परिगणित की जाएगी।
- किराया प्रभार स्वयं मूल्यांकन द्वारा पत्तन के सेंट्रल डॉक्यूमेंशन सेंटन में अग्रिम रूप में जमा करवाए जाएंगे जो वास्तविक बिलों से समायोजित किए जाएंगे।

III. भूमि किराया/विलंब शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 50 कि.ग्रा. अथवा उसका भाग प्रति दिन (रुपयों में)
1.	विस्फोटकों अथवा अन्य खतरनाक सामानों के लिए भूमि किराया :	17.88
	(क). 6 से 10 दिनों से अधिक	
	(ख). 11 से 15 दिनों से अधिक	21.45
	(ग). 15 दिनों से अधिक	28.60

टिप्पणियां :

- प्रभार्य वजन न्यूनतम 50 कि.ग्रा. के अधीन होगा, जिसे 50 कि.ग्रा. के अगले उच्च गुणकों में पूर्णांकित किया जाएगा।

- (2). मद (ख) के अधीन निःशुल्क दिवस पोत के कार्गो की पूरी उतराई अथवा अंतिम पैकेज के उतरने के दिन के बाद रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश के दिनों और पत्तन के गैर-प्रचालक दिनों को छोड़कर 6 कार्यदिवस माना जाएगा।
- (3). निःशुल्क दिवस के प्रयोजनार्थ 'दिन' प्रातः 7:30 बजे से अगले दिन प्रातः 7:30 बजे के रूप में माना जाएगा।
- (4). कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लिए जाएंगे जब प्रयोक्ता के अनुरोध पर पत्तन कंटेनर की सुपुर्दगी/नौवहन की स्थिति में नहीं होता है।
- (5). यदि प्रचालन क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराया आधार पर पट्टे पर दिया गया है तो कंटेनरों पर भंडारण प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे।

खंड-घ - खुले प्लॉटों पर किराया

घोषित सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में खुले प्लॉटों में व्यापारिक सामान भंडारण के लिए खुले प्लॉट पर किराया

I आयात

क ब्रेक बल्क कार्गो

- (i) निःशुल्क दिवस - 10 दिन

- (ii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर देय होगा

अवधि	दर प्रति टन प्रति दिन (रु०)
1 - 10 दिन	10.00
11 - 20 दिन	15.00
21 - 30 दिन	20.00
31वें दिन से आगे	15.00

ख शुष्क बल्क कार्गो

- (i) निःशुल्क दिवस - 3 दिन

- (ii) सामान्य किराया

घटक	सामान्य किराया दर प्रति टन प्रतिदिन (रु०)
(क). कोयला (सभी प्रकार)	0.50
(ख). मेटलरजिकल कोक (सभी अन्य प्रकार)	0.50
(ग). चूना पत्थर	0.75
(घ). स्क्रेप	0.75
(ङ). ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए कोई अन्य बल्क कार्गो	0.75

सामान्य किराया निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा जो पोत के कार्गो को उतारे जाने का कार्य पूरा होने के बाद निम्नवत दैनिक सुपुर्दगी दर के आधार पर परिकलित किया जाएगा।

घटक	सामान्य किराया दर प्रति टन प्रतिदिन
(क). कोयला (सभी प्रकार)	1000 टन
(ख). मेटलरजिकल कोक (सभी अन्य प्रकार)	600 टन
(ग). चूना पत्थर	500 टन
(घ). स्क्रेप	800 टन
(ङ). ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए कोई अन्य बल्क कार्गो	800 टन

(iii) विलंबशुल्क

विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर सामान्य अवधि की समाप्ति के बाद देय होगा:

क्र.सं.	घटक का विवरण	सामान्य किराया अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए प्रथम पांच दिनों के लिए दर	शेष कार्गो के लिए छह दिन से दसवें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
		रु०/मी०ट०/दिन	रु०/मी०ट०/दिन	रु०/मी०ट०/दिन	रु०/मी०ट०/दिन
1.	सभी प्रकार के कार्गो	4.00	6.00	8.00	10.00

II निर्यात

क. ब्रेक बल्क कार्गो

खुला और ढका हुआ भंडारण

(i) निःशुल्क दिन - 30 दिन

(ii) विलंबशुल्क

निःशुल्क दिनों की समाप्ति पर विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर देय होगा:

अवधि	दर प्रति टन प्रतिदिन (रु०)
1 - 10 दिन	2.00
11 - 20 दिन	3.00
21 - 30 दिन	5.00
31वें दिन से आगे	10.00

ख शुष्क बल्क कार्गो

खुला और ढका हुआ भंडारण

(i) निःशुल्क दिन - 20 दिन

(ii) विलंबशुल्क

सभी प्रकार के कार्गो पर विलंबशुल्क रु० 2/- प्रति टन प्रतिदिन की दर पर निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद देय होगा।

(iii) पोत पर कार्गो की लदाई की शुरुआत के दिन से विलंबशुल्क समाप्त हो जाएगा।

(iv) शट-आउट कार्गो -

विलंबशुल्क पोत के पूरा होने से लेकर कार्गो की निकासी तक ऊपर विनिर्दिष्ट दर पर शट-आउट कार्गो के लिए देय होगा।

सामान्य टिप्पणियां :

- आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस पोतों के कार्गो के पूरा उतारे जाने अथवा उस दिन जब अंतिम पैकेज उतारा गया था के बाद सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिगणित किए जाएंगे।
- निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस निर्यात कार्गो के एकत्रण की तारीख से सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा परिकलित की जाएगी।
- निःशुल्क दिवसों के प्रयोजन से "दिन" की गणना प्रातः 7:30 बजे से अगले दिन प्रातः 7:30 बजे रूप में की जाएगी।
- किराया आधार पर पत्तन शैडो/खुले प्लॉटों में भंडारित कार्गो पोतवणिक/निर्यातकों/आयातकों के जोखिम और जिम्मेदारी पर होगा।
- पोतवणिक/आयात/निर्यातक डॉक सुरक्षा विनियमों में निर्धारित सुरक्षा उपायों की पुष्टि करेंगे और वे व्यक्ति और/अथवा पत्तन संपदा को होने वाले किन्हीं नुकसानों के लिए पूरी तरह जिम्मेदार होंगे।
- भंडारण की अवधि सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख अथवा क्षेत्र के आबंटन के दिन से परिगणित की जाएगी।

7. किराया प्रभार स्वयं मूल्यांकन द्वारा पत्तन के सेंट्रल डॉक्यूमेंशन सेंटर में अग्रिम रूप में जमा करवाए जाएंगे जो वास्तविक बिलों से समायोजित किए जाएंगे।

1(ख). बॉक्साइट भंडारण के लिए प्लॉटों पर किराया

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मी० अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग (रु० में)
1	बॉक्साइट भंडारण के लिए प्लॉटों पर किराया	44.10

खंड ड – कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रभार

क्र.सं.	कार्गो	औसत आउटपुट प्रति टन प्रति पोत	दर प्रति टन (रुपयों में)	
			तटीय कार्गो के अलावा	तटीय कार्गो (लोह अयस्क और अयस्क गुडिटकाएं और थर्मल कोयला के अलावा)
I. नौमरण				
1.	ग्रेबों द्वारा गुडिटकाएं/अयस्क/ढेलेदार/चूर्ण/मैगनीज/चूना पत्थर/कच्चा लौहा	250 टन तक 251 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 101 से 1250 टन 1251 टन और अधिक	72.00 58.50 40.50 32.40 28.80 25.20	43.20 35.10 24.30 19.45 17.30 15.15
2.	नेट स्लिंगों द्वारा ढेलेदार/अयस्क/चूर्ण/गुडिटकाएं	200 टन तक 201 से 250 टन 251 टन और अधिक	99.00 82.80 70.20	59.40 49.70 42.15
3.	नेट स्लिंगों द्वारा कोयला/कोक	150 टन तक 151 से 200 टन 201 टन और अधिक	126.00 99.00 82.80	75.60 59.40 49.70
4.	ग्रेबों द्वारा कोयला/कोक/मेट/आर.पी.	250 टन तक 251 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 टन और अधिक	79.20 54.00 36.00 27.00 22.50	47.55 32.40 21.60 16.20 13.50
5.	ग्रेबों द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	350 टन तक 351 से 450 टन 451 से 550 टन 551 टन और अधिक	96.30 81.00 64.80 58.50	57.80 48.60 38.90 35.10
6.	स्लिंगों और पे-लोडर/जेसीबी से उर्वरक/खाद्यान्न	200 टन तक 201 से 300 टन 301 से 400 टन 400 और अधिक	117.00 99.00 81.00 67.50	70.20 59.40 48.60 40.50
7.	नेट स्लिंगों द्वारा उर्वरक/खाद्यान्न	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक	180.00 157.50 126.00	108.00 94.50 75.60

8.	बोरीबंद कार्गो उर्वरक/चीनी/खाद्यान्न (हैच में चढ़ा लगाना सहित)	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक	171.00 144.00 112.50	102.60 86.40 67.50
9.	ग्रेबों द्वारा स्क्रेप	150 टन तक 151 से 250 टन 251 से 350 टन 351 टन और अधिक	135.00 108.00 81.00 72.00	81.00 64.80 48.60 43.20
10.	बॉक्साइट	500 टन तक 501 से 750 टन 751 से 1000 टन 1001 टन और अधिक	54.00 38.70 31.50 28.80	32.40 23.25 18.90 17.30
11.	स्लिंग तक विशाल बोरियों में अल्युमिना/सी. पी. कोक और बोरियों को होल्ड में खोलना	150 टन तक 151 से 200 टन 201 से 250 टन 251 से 300 टन 301 टन और अधिक	117.00 103.50 94.50 85.50 76.50	70.20 62.10 56.70 51.30 45.90
12.	विशाल बोरियों में अल्युमिना/सी.पी. कोक	150 टन तक 151 से 200 टन 201 से 250 टन 251 से 300 टन 301 टन और अधिक	106.20 103.50 90.00 76.50 67.50	63.75 62.10 54.00 45.90 40.50
13.	स्लिंगों द्वारा एच.आर. कोइल्स/इस्पात स्लेब्स	350 टन तक 351 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन	63.00 54.00 45.00 40.50	37.80 32.40 27.00 24.30
II. तट प्रचालन		औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति पोत		दर प्रति टन (रु० में)
14.	आर एंड डी यार्ड/खुले भूखण्ड इस्पात स्लेबों और कोइल्स की लदाई/उतराई	350 टन तक 351 से 500 टन 501 से 750 टन 751 से 1000 टन		13.50 12.60 11.70 10.80
15.	शैडों/खुले भूखण्ड में अल्युमिना/सी.पी. कोक की लदाई/उतराई	120 टन तक 121 से 150 टन 151 से 180 टन 181 और अधिक		27.00 23.40 21.60 19.80
16.	शैड में ट्रकों/वैगनों में/ट्रकों/वैगनों से उर्वरकों/चीनी/खाद्यान्न आदि की बोरीबंद कार्गो लदाई/उतराई	120 टन तक 121 से 150 टन 151 और अधिक		63.00 54.00 45.00
17.	बोरीबंद कार्गो (शैड में ट्रकों में लदाई और बर्थों में नेट स्लिंग रखने पर)	120 टन तक 121 से 150 टन 151 टन और अधिक		126.00 108.00 90.00
III. कंटेनर प्रहस्तन		औसत आउटपुट प्रति हुक प्रति ट्रॉलर		दर प्रति टीईयू
18.	मछलीमार ट्रॉलर से भरण/खाली करना	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और अधिक		9900.00 2700.00 1800.00
19.	पोत से/में कंटेनर लदाई/उतराई	30 बॉक्सों तक 31 बॉक्स और उससे अधिक		450.00 प्रति बॉक्स न्यूनतम रु० 10800/- रु० 360.00 प्रति बॉक्स
20.	कंटेनर भरण/खाली करना (हस्तचालन)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक		5760.00 1440.00 1080.00
21.	कंटेनर भरण/खाली करना (फोर्कलिफ्ट से)	3 टीईयू तक 4 से 6 टीईयू 7 टीईयू और उससे अधिक		2880.00 720.00 450.00

22.	कंटेनर भरण/खाली करना (व्यक्तिगत सामान)	3 टीईयू तक	3600.00
		4 से 6 टीईयू	900.00
		7 टीईयू और उससे अधिक	720.00

टिप्पणियाँ :

- (1). रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र तटीय कार्गो के प्रहस्तन और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट जलयान-घाट स्थानांतरण में संलग्न तटीय कंटेनरों के मामले में, उपर्युक्त अनुसूचियों में सामान्य कार्गो के लिए निर्धारित दरों का 60 प्रतिशत, यह विशिष्ट रूप से निर्धारित न किया गया हो, प्रभार्य होगा।
- (2). औसत आउटपुट प्रति हुक/प्रति पाली प्रति पोत निम्नवत प्रभार्य होगा :
 - (i) लदाई के बिल के अनुसार टनभार पोत के लिए प्रति हुक टनभार निर्धारित करने के लिए पोत के लिए नियोजित हुकों की संख्या में विभाजित किया जाएगा।
 - (ii) घाट प्रचालनों के मामले में, लॉरी/रेलवे/पैकिंग सूची पर आधारित मिलान पत्र के अनुसार पाली-वार टनभार बिलिंग के लिए आधार होगा।
 - (iii) 0.5 से नीचे के आउटपुट के प्रभाग को छोड़ दिया जाएगा और 0.5 और उससे अधिक के प्रभाग को अगले उच्चतर टन में पूर्णांकित कर दिया जाएगा।
- (3). यानांतरण कंटेनर के लिए रियायती दर प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुना से अधिक नहीं होगी।

खंड च - क्रूज़ पोतों से यात्रियों के जाने और आने की दरें

अधिकतम दर रु० में प्रति यात्री

क्र.सं.	विवरण	तटीय यात्री पोत	विदेशी यात्री पोत
(i)	जाने के लिए	रु० 250/-	रु० 387/-
(ii)	आने के लिए	रु० 250/-	रु० 387/-
(iii)	अंतरण यात्री के लिए	रु० 150/-	रु० 291/-

भाग-III**भाग-क - संपदा किराये****सामान्य टिप्पणी**

इस खंड में निर्धारित दरों पर शासित निम्नलिखित सभी शर्तें/टिप्पणियाँ तब तक लागू होंगी जब तक वे सरकार द्वारा फरवरी/मार्च, 2004 में घोषित भूमि नीति दिशा-निर्देशों में निर्धारित शर्तों के अनुसार अप्रासंगिक नहीं हो जाता। असहमति की स्थिति में, भूमि नीति दिशानिर्देशों में सरकार द्वारा निर्धारित शर्तें प्रचलित होंगी।

I. कार्यालय भवन और अन्य ढाँचों के लिए पतन भूमि पर लाइसेंस शुल्क

विवरण	दर प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति केलेंडर माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
कार्यालय भवनों और अन्य संरचनाओं के अनुरक्षण के लिए पतन भूखण्ड पर लाइसेंस शुल्क	
— मुरुगांव बंदरगाह और वास्को में सामान्य घाट स्तर पर	292.00
— मुरुगांव अग्रदीप ढलान और बैना	232.00

टिप्पणियां :

- (1). अगर भूमि का प्रयोग रिहायशी प्रयोजन के लिए भवन संरचना हेतु है, जिसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त किया जाना है, मुरुगांव बंदरगाह (एमआरएच) और वास्को में सामान्य घाट स्तर पर - दर रू० 292.00 प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग प्रति प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग।
- (2). अगर भूमि रिहायशी प्रयोजन के लिए भवन संरचना हेतु लाइसेंसशुदा है, जिसके लिए बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त किया जाना है, मुरुगांव अग्रदीप ढलान और बैना में - दर रू० 232.00 प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसके भाग प्रति प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग।

II. तटाय भूमि के कब्जे के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	वास्को खाड़ी में लॉच/नौका की मरम्मत अथवा अन्य उद्योग के प्रयोजनार्थ	250.00	प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग
2.	पत्तन सीमा पर वास्को खाड़ी से बाहर भवन/मरम्मत वर्कशॉप अथवा अन्य उद्योग का पता लगाने के लिए	43.50	- उपर्युक्त -
3.	पत्तन की विनियामक सीमाओं के भीतर आने वाले क्षेत्र के उपयोग के लिए लाइसेंस शुल्क - वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए - गैर-वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए	30.00 20.00	एक उपयोग के संबंध में एक बार न्यूनतम रू० 10,000/- के अधीन प्रति वर्गमीटर एक उपयोग के संबंध में एक बार न्यूनतम रू० 2000/- के अधीन प्रति वर्गमीटर

III. मार्गाधिकार प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्गमीटर अथवा उसका भाग प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग (रूपयों में)
1.	मुरुगांव बंदरगाह, वास्कोडिगामा में क्षेत्रों के लिए मार्गाधिकार प्रभार	300.00
2.	मुरुगांव अग्रदीप ढलान और बैना में क्षेत्रों के लिए मार्गाधिकार प्रभार	100.00
3.	मुरुगांव नगरपालिका सीमा से बाहर भूमि के लिए मार्गाधिकार प्रभार	25.00

टिप्पणी :

1. इस प्रयोजन के लिए क्षेत्र को पाइपलाइन के बाहरी व्यास को ध्यान में रखते हुए और 30 (तीस) सेंटीमीटर पाइपलाइन की चौड़ाई और लंबाई के रूप में कार्य स्थान को ध्यान में रखते हुए क्षेत्र।

भाग - IV**भाग-ग - फुटकर प्रभार****I. कार्गो प्रहस्तन उपस्कर का किराया**

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	फोर्कलिफ्टों के प्रयोग के लिए प्रभार - येल/वोल्टास - 3 टन - येल/वोल्टास - 2 टन	518.75 462.50	प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति घंटा अथवा उसका भाग
2.	क्रेन - 30 टन	12750.00 1593.75 6375.00	प्रति दिन 8 घंटों की पाली प्रति घंटा अथवा उसका भाग 4 घंटों के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार

3.	8 टन क्रेन	2125.00 268.75 1060.00	8 घंटों की प्रति दिन पाली प्रति घंटा अथवा उसका भाग 4 घंटों के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार
4.	3 टन क्रेन	1375.00 175.00 693.75	8 घंटों की प्रति दिन पाली प्रति घंटा अथवा उसका भाग 4 घंटों के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार

क. टिप्पणियाँ :

- (1). पहली पाली (मानक समय) प्रातः 7:30 बजे से 12:30 बजे और 13:00 बजे से 16:00 बजे तक परिकलित की जाती है।
- (2). दूसरी पाली 15:30 बजे से 20:30 बजे और 21:00 बजे से 24:00 बजे तक परिकलित की जाती है।
- (3). तीसरी पाली 23:30 बजे से 3:30 बजे और 4:00 बजे से 8:00 बजे तक परिकलित की जाती है।
- (4). तीन पालियों में से किसी के दौरा विश्राम से पूर्व की अवधि अथवा विश्राम के बाद की अवधि को आधी-पाली माना जाएगा।
- (5). विश्राम की अवधि निम्नवत् मानी जाती है :
पहली पाली के दौरान 12:30 बजे से 13:00 बजे
दूसरी पाली के दौरान 20:30 बजे से 21:00 बजे
तृतीय पाली के दौरान 03:30 बजे से 04:00 बजे

II. मशीनरी, उपस्कर का किराया और विविध दरें

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	रीच स्टेकर#	12375.00 465.00	8 घंटे की प्रति पाली प्रति संचलन
12.	बिजली ऊर्जा की आपूर्ति	4.25	प्रति इकाई (दरें गोवा सरकार द्वारा समय-समय पर यथा-अधिसूचित संशोधित की जाएंगी)
13.	बंदरगाह क्षेत्र में ट्रकों का प्रवेश	31.25	प्रति वाहन प्रति प्रत्येक प्रवेश

टिप्पणी :

- # पत्तन के रीच स्टेकर का प्रचालन के लिए किराएदार को उसकी उपलब्धता के अधीन प्रयोग करना अनिवार्य है। उन मामलों में, जब यद्यपि रीच स्टेकर की मांग की गई हो, परंतु एमओपीटी में प्राधिकृत अधिकारी द्वारा यथाप्रमाणित अनुरक्षण, पूर्ण मरम्मत, अन्य पार्टी द्वारा किराए पर लिए जाने के कारण से अनुपलब्धता जैसे कारणों से एमओपीटी द्वारा नहीं किया जा सका हो।

III. फ्लोटिला का किराया

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	इकाई
1.	लॉच (कार्मिक, सामान, पुर्जों आदि की ढुलाई के लिए)	15600.00 8450.00 2275.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
2.	लॉच (सर्वेक्षण कार्य के लिए)	31642.00 16250.00 4225.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
3.	डम्ब बार्ज (घाट बंध कार्य आदि के लिए)	31720.00 16250.00 4225.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए
4.	डम्ब बार्ज (सामग्रियों, स्लोपो आदि की ढुलाई के लिए)	17745.00 9100.00 2405.00	8 घंटे की प्रति पाली 4 घंटे के लिए प्रति मांग न्यूनतम प्रभार प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए

टिप्पणी : दरों में ईंधन और स्नेहक शामिल हैं।

भाग—V**विशेष दर**

1. (क). एलआईसी द्वारा किए गए जीवनांकिक मूल्यनिरूपण के आधार पर 31 मार्च, 2006 तक प्रोदभूत पेंशन देयता को पूरा करने के लिए, भाग— I से भाग—IV के अधीन दरमान में अधिसूचित विभिन्न प्रमारों की प्रतिशतता के रूप में विशेष दर इस दरमान के लागू होने से शुरू होकर वित्तीय वर्ष 2012-13 तक प्रमार्य होगी।
- (ख). भाग— IV के अधीन दरमान में निर्धारित संपदा किरायों पर विशेष दर प्रमार्य होगी बशर्ते अलग-अलग पट्टा करारों में, समय-समय पर, दरों में संशोधन की अनुमति देने वाला एक विशिष्ट खंड शामिल करना होगा।
2. विशेष दर प्रयोक्ताओं द्वारा देय तत्संबंधी प्रमारों के 7 प्रतिशत की दर से इस दरमान के लागू होने की तारीख से वित्तीय वर्ष 2012-13 के समाप्त होने तक प्रमार्य होगी।
3. मुरुगांव पत्तन न्यास इस विशेष दर के माध्यम से अर्जित राजस्व को केवल विशिष्ट प्रयोजन के लिए इस्तेमाल करेगा।
4. मुरुगांव पत्तन न्यास को इस संबंध में प्राप्ति और भुगतानों को कवर करने के लिए पृथक खाता व्यवस्थित करना होगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 7th June, 2010

No. TAMP/57/2008-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mormugao Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/57/2008-MOPT

Mormugao Port Trust

.....

Applicant

ORDER

(Passed on this 14th day of May, 2010)

The case relates to the proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for general revision of its Scale of Rates.

2. The existing Scale of Rates of the Mormugao Port Trust (MOPT) was last approved by this Authority vide Order dated 30.10.2006. The validity of the SOR is prescribed till 31 March 2009.

3. The MOPT has vide letter dated 23 December 2008 filed its proposal for general revision of its Scale of Rates (SOR) in the prescribed format along with draft SOR.

4.1. The highlights of proposal filed by the MOPT are explained hereunder:

(I). The main reasons warranting revision in tariff for the year 2009-10 to 2011-12 are:

- (i). To cover the rising the cost of operation from individual segments by applying cost recovery principles.
- (ii). To generate adequate internal resources to meet with growing requirements for creation and upgrading the existing port infrastructure.

(II). Cost statements:

- (i). Total traffic handled during the year 2007-08 is 35.13 Million Tonnes (MT) as against the installed capacity of 30 MT. As per the Revised Estimates, the port expects to handle 35.5 MT in the year 2008-09, which includes the traffic of 4.5 MT of cargo expected to be handled by the terminal operator namely South West Port Limited (SWPL).
- (ii). Income and expenditure for the years 2008-09 and 2009-10 are as per RE 2008-09 and BE 2009-10 respectively. For the subsequent years 2010-11

to 2011-12 annual escalation @ 5.45% has been applied on the operating cost over the estimates of the previous year.

- (iii). In compliance with the guidelines Escrow Account is maintained and few assets have been funded / earmarked for funding from this account. The details of the balance in the Escrow account are as below:

(Rs. in lakhs)						
Sl. No.	Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
(i).	Balance as on the last day of the financial year	712.71	1432.89	1763.52	723.52	461.52
(ii).	Additions during the year	720.18	1330.63	1260.00	1238.00	1349.00
(iii).	Investment from Escrow Account for creation / modernisation of port infrastructure	0.00	1000.00	2300.00	1500.00	0.00
(iv).	Balance as on last day of the financial year	1432.89	1763.52	723.52	461.52	1810.52

- (iv). ROCE @ 16% and 6.35% on the business and business related assets respectively has been considered as per the tariff guidelines.
- (v). (a). The additions proposed to the Gross Block of assets during the years 2009-10 to 2011-12 are Rs.4282.73 lakhs, Rs.8246.50 lakhs and Rs.4918.00 lakhs respectively. The MOPT has furnished the details of the proposed additions during the three years.
- (b). The port has submitted that the Capital projects and infrastructural developmental schemes were funded from its internal resources, without any financial assistance from Government or other corporate agencies. The Mechanical Ore Handling Plant (MOHP) which was installed way back in 1978/1979 has rendered more than its useful life and due for replacement. It has been decided to revamp the entire MOHP in a phased manner at a total cost of Rs.221 crores. The plan expenditure has been projected at Rs.71 crores, Rs.150 crores, Rs.117 crores for the next three years from 2009-2010 to 2011-12 respectively. The internal resources are not sufficient to fund the capital scheme. The port has to borrow huge loan to meet the requirement.
- (vi). For meeting the pension liability accrued upto 31 March 2006 the Authority has approved in the last tariff revision exercise a special levy of 7% on all the charges notified in the SOR. The special levy was to be levied from 26.12.2006 till 31.3.2009.
- The port has earned Rs.432.15 lakhs and Rs.1312.41 lakhs during the year 2006-07 and 2007-08 and estimates to earn Rs.1358.49 lakhs upto 31.3.2009. The pension liability as on 31.3.2008 per the actuarial valuation, done by the LIC at the request of the port, is Rs.35287 lakhs (as per its Report dated 13 October 2008 and 24 November 2008). The balance in the pension fund as on 31.3.2008 is Rs.19381.81 lakhs. Further, as the wage structure of the port is due for revision, the pension liability will increase on implementation of the revised wage structure. Therefore, in anticipation of the approval by the Authority income from this tariff item is recognised at the existing level.
- (vii). The liability towards the gratuity payment as on 31.3.2008 is Rs.3538.37 lakhs as on 31 March 2008 as per the report of the LIC dated 6 October 2008. The liability is stated to increase further after implementation of the revised wage structure. In view of that it has proposed to contribute Rs.250 lakhs per year during the year 2009-10 to 2011-12.

4.2. It has furnished cost statement for the port as a whole and for different principal activities and sub-activities. The overall surplus/ deficit position of the main activities/sub-activities and the tariff hike proposed is tabulated below:

Sl. No.	Activities / sub-activities	Surplus/deficit 2009-10		Surplus/deficit 2010-11		Surplus/deficit 2011-12		Total surplus/ deficit		Average %	Tariff revision proposed
		(Rs.in lakhs)	% of income	(Rs.in lakhs)	% of income	(Rs.in lakhs)	% of income	(Rs.in lakhs)	% of income		
1.	Port as a whole	-5732.30	-22.21%	-6668.17	-24.52%	-8201.48	-29.33%	-20601.95	-25.35%		
2.	Cargo/ container handling activity	-2240.76	-14.66%	-2902.79	-18.21%	-4369.04	-26.89%	-9512.59	-19.92%		
	(i).Ore handling activity	-3666.85	-37.34%	-4692.09	-46.96%	-6190.72	-61.12%	-14549.66	-48.47%		40% hike
	(a). MOHP	-5388.10	-84.34%	-6582.74	-97.92%	-8218.92	-116.19%	-20189.76	-99.48%		
	(b). Ore at stream	1721.25	--	1890.65	--	2028.20	--	5640.10	--		
	(ii).General cargo	60.52	3.87%	135.77	8.07%	146.11	8.41%	34.24	6.78%		No hike
	(iii).Wareho using	-179.92	-268.54%	-177.93	-265.57%	-169.74	-249.62%	-527.59	-261.25%		40% hike
	(iv).POL	670.18	77.48%	700.60	77.50%	730.76	77.49%	2101.54	77.49%		No hike
	(v).CHLD	875.31	29.52%	1130.87	34.31%	1114.56	33.05%	3120.74	32.29%		No hike
3.	Vessel related activity	-3979.20	-54.26%	-4247.40	-53.51%	-4365.18	-52.78%	-12591.78	-53.52%		40% hike
	(i).Berthing & Mooring	-781.15	-32.17%	-825.33	-32.88%	-713.51	-27.08%	-2319.99	-30.71%		
	(ii).Pilotage & Towing	-1412.65	-38.22%	-1175.50	-28.54%	-1245.63	-29.25%	-3833.78	-32%		
	(iii).Port Services	-1588.49	-134.54%	-2042.76	-159.71%	-2192.83	-162.69%	-5824.08	-152.31%		
	(iv).Water supply	-196.90	-690.89%	-203.82	-679.39%	-213.21	-710.71%	-613.93	-693.64%		
4.	Railway	1118.96	48.82%	1200.86	50.16%	1302.06	52.21%	3621.88	50.40%		---
5.	Estate	-631.31	-70.01%	-718.82	-77.63%	-769.39	-80.88%	-2119.52	-76.17%		40% hike

4.3. To summarise, increase / decrease in tariff proposed by the MOPT is given below:

- (i). The sub-activities viz. General Cargo, POL and Cargo Handling Labour activity are self-supporting and are in surplus. As such, no upward revision of rates is proposed for these activities.
- (ii). The ore handling activity at port is in deficit to the extent of 48.48% whereas Ore handling at MOHP is in deficit to the extent of 99.49%. The upward revision @ 40% is proposed in respect of wharfage on ore/ pellets other than MOHP including handling charges at MOHP.
- (iii). The principal activity Port and Dock charges for Shipping is in deficit by (-) 53.52%. The cross-subsidisation is allowed within the sub-activities and taking into consideration the anticipated appreciation in rupee value and also what the trade can bear, a upward revision of 40% is proposed in the existing Port and Dock charges.
- (iv). In accordance with Clause 2.16.1 of tariff guidelines, a rebate @ 25% on CHLD levy on cargo handled at Mooring Dolphins has been allowed for a period from November 2008 to April 2009 under Trade Promotion Scheme subject to review thereafter. The rebate allowed on CHLD levy was with the intention to retain the existing traffic as traffic was diverted to Panaji Port during the fair season of previous year where tariffs are comparatively low.
- (v). The activity of Estate Rentals and Warehousing are the supporting activities to Cargo Handling and Storage and therefore, a revision 40% is proposed in the existing rates as against the required rate of (-) 76% and (-) 261% respectively.

- (vi). The existing note no.3 under Schedule C Storage charge about exemption of penal rent during the monsoon period is proposed to be deleted on the grounds that otherwise the port users do not evacuate the cargo for a longer period.
- (vii). The license fee for land situated at Dabolim is proposed to be introduced in the Estate rental.
- (viii). Hire charges for some of the equipment prescribed in the existing Scale of Rates are proposed to be deleted as they are not available with the port for hire.
- (ix). At the proposed tariff, the port estimates to earn addition average revenue of Rs.67 crores per year during the years 2009-10 to 2011-12. It has, however, requested the Authority to consider the net deficit of Rs.76 crores accumulated during the period 2006-07 to 2008-09 while deciding the present proposal.
- (x). The Railway rates are out of jurisdiction of TAMP. However, no increase in the existing rates is proposed as the principal activity is self sufficient.

5.1. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 23 December 2008 received from the MOPT was circulated to the concerned users / organisation bodies seeking their comments. The comments received from users / organisation bodies were forwarded to MOPT as feedback information. The MOPT has furnished its comments on the comments of the users / organisation bodies.

5.2. Apart from the above comments on the observation made by the users/ user association, the MOPT has made general comments which are summarised below:

- (i). The port is recently informed by the Trade that the exporters were apprehensive about export of iron ore for the current financial year 2008-09 and as such port was compelled to keep the target of iron ore at 28.45 lakhs Million Tonnes for RE 2008-09. However, MOPT is expected to handle about 35 lakhs tonnes of iron ore during the year 2008-09. Though it is necessary to clarify that there will be only a marginal increase in the revenues from handling iron ore, as the quantity handled at Berth No.9 (MOHP) is only marginally higher than that of 2007-08, and less than that of 2006-07. In any case the levels of iron ore quantities handled in 2008-09 are not expected to be sustained in 2009-10 and thereafter.
- (ii). There was a huge demand for iron ore in China market and the prices of iron ore had touched the sky during the recent past. Such boom conditions had continued for many years, but no benefit was passed on by the Trade to MOPT despite huge gains. This is only for information of the Authority.
- (iii). It has already been decided by the Port to revamp the entire MOHP in a phased manner at a total cost of Rs.221 crores. The Port has to incur heavy expenditure on ongoing Plan Schemes without budgetary support from the Government, even for expansion and modernization of the Port, the benefits of which are also enjoyed by the Trade in a short and long term period by reducing cost and increasing efficiency. Just by way of an example, completion of the balance 5.2 kms of the 4 lane NH-17B, which is necessary to provide proper road connectivity to MOPT, alone will require MOPT to contribute an additional Rs.60 crores to the SPV of NHA and MOPT during financial years 2009-10 and 2010-11. This huge amount will drain the revenues of MOPT.
- (iv). It is also noteworthy that the Major Port Trusts are now brought under Income Tax net, and thus reducing the internal resources at the disposal of the Port to meet the execution of Plan / Non-plan schemes.
- (v). The additional outgo on account of enhancement of wages and remuneration of the Port workers and officers, consequent upon wage revision w.e.f. 1 January 2007 will be a huge burden on the Port's revenues, and will severally impact its developmental plans.
- (vi). It is needless to mention here that the Authority will evaluate the proposal in accordance with tariff guidelines prescribed for the revision of Scale of Rates which is based on the cost plus approach adopted by the Authority.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested vide our letter dated 23 April 2009 to furnish additional information / clarifications. The MOPT vide its letter dated 27 June 2009 has furnished the additional information / clarifications sought by us. The MOPT has also furnished revised cost statements for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12, revised draft (proposed) Scale of Rates and various documents with reference to the capital expenditure projections.

6.2. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the MOPT are tabulated here below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from MOPT																															
I.	FINANCIAL / COST STATEMENTS:																																
(1).	The total traffic estimated in the cost statement for the year 2008-09 is 35.50 million tonnes based on the projections made in the revised estimates 2008-09. (Reporting by Business Line dated 9 April 2009 and Indian Ports Association website state that the port has handled 41.68 million tonnes in the year 2008-09.) Since the year 2008-09, is already over, the figures for the year 2008-09 may be updated with the actuals available with the port based on provisional accounts. The estimates for the subsequent years may also be modified based on the 2008-09 actuals. While doing so, a copy of the draft Annual Accounts considered for updating the estimates of 2008-09 with the actuals may please be forwarded.	Draft Accounts for the year 2008-09 and modified estimates are furnished.																															
(2). (i).	Confirm whether the traffic forecast for the financial years 2009-10 to 2011-12 is in line with the target fixed by the Ministry and the projections for the succeeding years are in accordance with the five years / Annual plan and current expected growth. The reasons for deviation, if any, in the traffic estimation considered in the cost statement from the projections made in the 5 year plan / annual plan may be explained.	The traffic projection for the five year plan period was 39.24 MMT; 41.69 MMT; 44.55 MMT for the years 2009-10 to 2011-12 respectively as against 43.10 MMT; now considered in the revised proposal for all the three years. The traffic of iron ore is predominant at this Port. It depends on demand/price for iron ore in international market. In the revised budget estimates 2008-09, Port had fixed the iron ore traffic of 28.45 MMT in the original proposal. The GMOEA was apprehensive about the higher target fixed for iron ore on account of meltdown of global economy but due to external factors in international trade, the actual iron ore traffic increased to 33.81 MM. during 2008-09. In the present proposal iron ore is considered at 34.8 MMT for all the 3 years, i.e. 2009-10, 2010-11, and 2011-12.																															
(ii).	The traffic estimates in Form 2B include traffic projections of the port as well as the private operator South West Port Limited (SWPL). Please furnish break-up of the actual traffic handled by the port and by SWPL separately for the years 2006-07 to 2008-09 and estimates for the years 2009-10 to 2011-12. The basis on which the traffic estimation of the SWPL is considered in the cost statement may also be explained.	<p>The actual traffic handled by the Port and by SWPL for the years 2006-07 to 2008-09 including estimates for the year 2009-10 to 2011-12 are furnished below:</p> <p style="text-align: right;">(in million tonnes)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Year</th><th>Port</th><th>SWPL</th><th>Total</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Actual</td><td>2006-07</td><td>30.22</td><td>4.02</td><td>34.24</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>30.94</td><td>4.19</td><td>35.13</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>37.05</td><td>4.63</td><td>41.68</td></tr> <tr> <td rowspan="3">Estimated</td><td>2009-10</td><td>38.10</td><td>5.00</td><td>43.10</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>38.10</td><td>5.00</td><td>43.10</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>38.10</td><td>5.00</td><td>43.10</td></tr> </tbody> </table> <p>The traffic estimates of SWPL is 50 lakhs tonnes as per statement furnished by them. The revenue expected is Rs.12 crores every year. As per agreement with SWPL, the licensee should pay Rs.1200.20 lakhs per year for 50 lakhs MGT.</p>		Year	Port	SWPL	Total	Actual	2006-07	30.22	4.02	34.24	2007-08	30.94	4.19	35.13	2008-09	37.05	4.63	41.68	Estimated	2009-10	38.10	5.00	43.10	2010-11	38.10	5.00	43.10	2011-12	38.10	5.00	43.10
	Year	Port	SWPL	Total																													
Actual	2006-07	30.22	4.02	34.24																													
	2007-08	30.94	4.19	35.13																													
	2008-09	37.05	4.63	41.68																													
Estimated	2009-10	38.10	5.00	43.10																													
	2010-11	38.10	5.00	43.10																													
	2011-12	38.10	5.00	43.10																													

(iii).	<p>The cargo traffic estimated in Form 3A (which perhaps refers to the traffic of the port exclusively) is 35.05 million tonnes for each of the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12. The reasons for not estimating any growth in the traffic of the port during the years 2010-11 and 2011-12 may be justified in the light of the fact that the past trend show that the port has achieved 18% growth in the traffic in the year 2008-09. Even during the year 2007-08 when one of ship loader (out of the two) at Mechanised Ore Handling Plant had collapsed and the port was operating with only one ship loader for almost six months i.e. from July 2007 to 11 January 2008, the port has reported a growth of 2.5% in traffic. The port may, therefore, review the estimates of traffic for the years 2009-10 to 2011-12 with reference to the past trend of traffic growth achieved by the port and also recognising additional investments proposed to be made by the port during these years. It may be necessary to capture the effect of PPP projects to be commissioned in near future. Consequently, the estimates of income and expenditure may also be suitably modified.</p>	<p>The traffic of 35.05 million tonnes indicated in Form 3A is the designed capacity. Traffic estimated in the original proposal for 2009-10 to 2011-12 is 37.50 Million tonnes, 40.40 million tonnes and 41.75 million tonnes respectively and thus growth over 2009-10 is considered. Iron Ore market is prone to volatility which was observed during 2008-09, when there was sudden slump in August 2008, even achievement of 35 million tonnes was considered unlikely as per indication given by GMOEA. Traffic recovered due to continuity in exports by some leading exporters. However, considering the present trend and expected growth in traffic, estimates of income and expenditure has been modified. The proposed PPP project, viz. development of a Mechanical Coal Terminal at Berth No.7 is envisaged to be operational only after October, 2012, hence revenue estimates is not considered in the proposal. The total traffic considered for the 3 years, including 2009-10 is 43.1 million tonnes, as the infrastructure additions will become operation only after March, 2012. The new Mooring Dolphins will at best add 1.5 million tonnes per annum.</p>
(iv).	<p>The actual coal traffic handled by the MOPT in the year 2008-09 may be indicated. The reasons for estimating drop in the traffic of coal during the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 with reference to the actual coal traffic handled by the MOPT in the year 2007-08 may be explained.</p>	<p>The coal traffic handled by the Port during for 2008-09 was 0.96 million tonnes as against 1.31 million tonnes during 2007-08. The reasons for drop in coal traffic are mainly the resistance from the residents of Goa, and further due to the Goa State Pollution Control Board imposing restrictions, which severely curtails the coal handling capability of MOPT.</p>
(3). (i).	<p>Furnish an analysis of average dwell time of cargo for the past two years 2007-08 and 2008-09. Average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2009-10 to 2011-12 may also be indicated.</p>	<p>Dwell time for the years 2005-06 to 2008-09 is furnished cargo-wise. It is not appropriate to estimate demurrage and storage income for the years 2009-10 to 2011-12.</p>
(ii).	<p>The foreign exchange rate considered for computation of dollar denominated tariff may be indicated.</p>	<p>Exchange rate considered in the original proposal was Rs.48 per US \$. The revised proposal is based on exchange rate of Rs.46 per US \$.</p>
(iii).	<p>The MOPT has filed a separate proposal for rationalisation of storage charges for open and covered storage area. The additional income likely to accrue from the rationalisation proposed in storage charge may be estimated with reference to the traffic projections made in the general revision proposal for the three years 2009-10 to 2011-12. Furnish detailed computation of the income at the existing tariff and the proposed tariff in line with the format given while raising the queries with reference to the MOPT proposal on rationalisation of storage charge.</p>	<p>Hardly any additional revenue is expected from the proposal for rationalisation of storage charges for open and covered storage area. This is being proposed more as a deterrent to the shippers to discourage them from using the limited Port storage areas for stacking cargoes for longer period of time. The coal traders indulge in speculation at the expense of occupying valuable and extremely limited stacking area of MOPT.</p>

(iv).	Detailed computation done by the MOPT for estimating the income for the years 2009-10 to 2011-12 at the existing tariff level as well as proposed tariff level may also be furnished.	Detail income computation is furnished.
(4). (i).	Please indicate where the revenue share receivable from South West Port Limited is considered in the consolidated cost statement. Revenue share receivable from South West Port Limited may be shown separately in the consolidated cost statement as well as main activity / sub-activity cost statement.	As per tariff guidelines for fixation of tariff the revenue share from South West Port Limited is not accounted in the consolidated cost statement. As desired, revenue share from SWPL has been indicated in statement. However, this element is not considered for computing net surplus/deficit in the rates revision exercise. Revenue Share from SWPL is part of the Cargo Handling Income, but not shown under the Operating Income in Form No.3A as per tariff guidelines.
(ii).	The R.E. 2008-09 and B.E. 2009-10 shows reduction in the revenue share income from South West Port Limited at Rs.1200 lakhs in each of the years 2008-09 and 2009-10 as against actual revenue share of Rs.1278.96 lakhs earned in the year 2007-08. The reasons for estimating reduction in the revenue share income may be explained.	As per agreement with SWPL, the licensee has to pay Rs.1200.20 lakhs per year for minimum guaranteed throughput of 50 lakhs tonnes per year. SWPL considers the year of agreement from 7 th November to 6 th November of the corresponding year while paying revenue to the Port. Accordingly, Rs.1278.96 lakhs was accounted for 2007-08 as against Rs.1195 lakhs for the year 2008-09. The statement indicating the revenue received from SWPL for the years 2007-08 and 2008-09 is furnished. Based on the projection of 5 MMTPA made by SWPL, the revenue share cannot exceed Rs.1200.20 lakhs.
(iii).	The actual revenue share earned from the South West Port Limited during the year 2008-09 may be indicated. The estimates for the subsequent years may be modified in line with the traffic projections made by the South West Port Limited (SWPL). Please furnish detailed computation of revenue share estimation receivable from the SWPL. In this context, it may be noted that the traffic estimated by the South West Port Limited in its last general revision of its Scale of Rates is 6.5 million tonnes for the year 2009-10.	The actual revenue share earned from SWPL for the year 2008-09 was Rs.1195 lakhs.
(5).	Clarify how the income from the ELTS scheme is treated in the cost statement. The MOPT has been advised to maintain separate account for the income earned from the ELTS and all the incremental expenditure incurred to improve the productivity so that a clear picture of the net impact on the port as a result of productivity improvement emerges. Please furnish the details of the separate account maintained by the MOPT in this regard for the last three years i.e. 2006-07 to 2008-09 and reasonable estimates for future 2009-10 to 2011-12.	The supplementary berth hire/anchorage charges under ELT Scheme is falling as part of income under sub-activity Berthing and Mooring. (Accounting Code 102, Sub-code 437 and Code 102, Sub-code 438.) Similarly, rebale under this scheme is also accounted under Berthing and Mooring. The ELTS account for the last three years i.e. 2006-07 to 2008-09 is furnished alongwith estimates for period of 2009-10 to 2011-12. The ELTS Scheme has resulted in net loss of Rs.76.71 lakhs over the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 to the port. The implementation of this scheme is difficult in view of the obsolete/outdated MOHP which is restricted for operation only upto 70% capacity, though we are flogging it and somehow facilitating a higher throughput.

(6).	Expenditure (Form 3B):	
(i).	<p>The MOPT has stated that the operating cost has been escalated @ 5.45% p.a. over the actuals / estimates of the previous year. It is, however, observed that increase in the cost item varies in the range of 6% to 20% for some of the cost items during the year 2009-10 to 2011-12 (though no traffic growth is estimated) and even more than 60% in the year 2008-09 over the actuals/ estimates of the respective previous years. As per clause 2.5.1. of the tariff guidelines, the expenditure projections may be made with reference to the current movement of the Wholesale Price Index for all commodities and adjusted for traffic growth, if any, while furnishing the revised cost statements.</p>	<p>(a). Expenditure on items like dredging do not move on market indices. Rates have moved from Rs.30 per cubic mtr. to Rs.59 per cubic mtr. within a span of 2 years. Maintenance Dredging costs in 2009-10 are likely to be Rs.70/- per cubic metre as per budgetary quotes. The Tender is to be opened on 9th July, 2009. For the years 2010-11 and 2011-12, the quantity of Maintenance Dredging is to increase from 4 million cubic metre per annum to 4.8 million cubic metre on account of capital dredging at the mooring dolphins in 2009-10.</p> <p>(b). Similarly, power cost is dependant on naphta cost and varies from month to month. Power cost had gone up as high as Rs.19.37 per unit in August, 2008.</p> <p>(c). The operating expenditures for 2009-10 to 2011-12 is estimated after considering individual type of expenditure and the prevalent market conditions. The detailed typewise expenditure for the period 2006-07 to 2011-12 is furnished.</p> <p>(d). In the projected cost statement, we have to adopt the same method for escalation. The average escalation at 7% over the previous year excluding depreciation is extremely reasonable. In fact, average escalation @ 7% p.a. on yoy basis is on the lower side, in our opinion, as is borne out by the actuals for 2006-07, 2007-08 and 2008-09.</p>
(ii).	<p>While disposing the last tariff revision proposal in October 2006, the MOPT had stated that the provision for wage revision will be made from the year 2007-08 onwards. Please indicate the provision for wage revision made in the Annual Accounts 2007-08 along with the basis followed for estimating the same.</p> <p>Likewise, the actual salaries and wage cost incurred during the year 2008-09 and provision for wage revision may also be indicated.</p>	<p>The Wage Revision is due from 1.1.2007. For the period from 1.1.2007 to 31.3.2008 a provision @ 20% (Rs.1250 lakhs) was made towards wage revision. Further, for the year 2008-09 a provision @ 25% was made. This is based on the fact that during the BWNC wage negotiations, the Management side (IPA) has accepted a minimum increase of 33% on basic pay. Thus, even though, the BWNC negotiations are not yet finalised, at the worst this minimum enhancement will be given. The basis followed in our estimates is the actual salary for the relevant years. The actual salaries and wages for the year 2008-09 including PLB/PLR, incentive, leave encashment was Rs.80.62 crores, and a provision has been made @ 25% towards wage revision amounting to Rs.16.80 crores.</p>
(iii).	Power and Fuel Cost:	
	<p>(a). The increase estimated in the power cost by 34% and fuel cost by 60% in the year 2008-09 over previous years actuals may be justified with reference to 10% growth estimated in the traffic level (in the cost statement furnished by the MOPT) and the inflation level of the year 2008-09.</p>	<p>(a), (b) and (c) MOPT has entered into an agreement with RSPCL for supply of power. As per an agreement, power cost varies proportionate to cost of naphta in the market. RSPL is a naphta based power plant. Therefore, cost per unit has varied from Rs.7 per unit to Rs.19.37 per unit depending upon</p>

	<p>(b). The actual expenditure on power incurred during the year 2008-09 may be indicated and the estimates for the subsequent years may be suitably modified. As stated earlier, the annual escalation may be considered at the current Wholesale Price Index and adjusted for traffic growth, if any, likely to be projected by the MOPT as per the provisions stipulated in the tariff guidelines.</p> <p>(c). The unit cost of power and fuel presently procured by the MOPT along with the total consumption made by the port during the years 2007-08 and 2008-09 and estimates for the future period 2009-10 to 2011-12 may be updated in Form 3B.</p> <p>(d). The sum of power and fuel cost considered in the cost statement is Rs.2131.13 lakhs as against Rs.2181.97 lakhs reported in the Annual Accounts for the year 2007-08. Likewise, the repairs and maintenance cost and insurance cost considered in the cost statement for the year 2007-08 do not match with the repairs and maintenance cost reported in the Annual Accounts. Similar variations are also found in the cost items considered in the cost statement and the estimates of RE 2008-09 / BE 2009-10. The reasons for these variations may be explained and, if necessary, the estimates may be modified.</p>	<p>cost of naptha. Therefore, increase based on WPI will not be realistic. The main determining factor is cost of naptha, whereas cost of POL products constitutes a very small component of WPI Details of unit cost of power is furnished. The total consumption of power and expenditure thereon have been furnished in Form 3B. Though, the consumption has remained more or less at the same level, the aggregate cost of power to MOPT has gone up to Rs.21.26 crores during 2008-09 from Rs.18.02 crores during 2005-06.</p> <p>(d). In the note to the Annual Accounts, expenditure by type are indicated e.g. salaries and wage, repairs and maintenance, insurance as prescribed by Billimoria Report. On the other hand in the cost statements, this expenditure is segregated into operating expenditure and management and general expenditure. E.g. expenditure on power for the year 2007-08 was Rs.1989.05 lakhs (type). This includes Rs.1932.32 lakhs on cargo handling and storage, Rs.16.95 lakhs on Estate Rentals and Rs.39.78 lakhs on Management and General activity. Thus, in view of the different ways of presentation, both the accounts (Annual Accounts, Expenditure vis-à-vis cost statements), the figures will not be the same.</p>
(iv).	<p>(a). The port has not explained any reasons for estimating the repairs and maintenance cost to increase by 49% in the year 2008-09 over the actuals reported in the year 2007-08 may be explained. As stated earlier, the port may update the cost statements with the actual expenditure incurred during the year 2008-09 and also modify the estimates for the subsequent years if required.</p> <p>(b). The basis of estimating the repairs and maintenance cost during each of the years 2009-10 to 2011-12 may be explained along with the detailed computation thereof.</p>	<p>(a). The estimated expenditure on repairs and maintenance is made based on repairs and maintenance works likely to be taken up during the next years. This includes plant and machinery, residential quarters, roads, wharves, berths, flotilla, administrative buildings, etc. The higher expenditure on R & M was proposed during 2008-09 to take up the repair works at MOHP, at General Cargo Berths, Port crafts residential quarters. The MOHP is 30 years old plant. The Consultant has advised to operate at 70% rated capacity but port is operating more than the rated capacity. The Port has to incur expenditure on R & M to upkeep the assets in good working conditions. The cost statements for 2008-09 have been updated. The actual expenditure for 2008-09 was Rs.15.31 crores. The work projected could not be taken up during 2008-09 for delay in tendering process. This will be taken up during the current year.</p> <p>(b). At the time of preparation of Budget Estimates, various repair works to be taken up are given by Civil and Mechanical Engineering Departments and the same are considered.</p>

	<p>In this regard, it may be relevant that the MOHP would be revamped during this period at a considerable capital cost.</p> <p>(c). The MOPT has reported that there was major repairs and maintenance expense to one of the ship loaders during the year 2007-08 which has been charged to the Profit and Loss account of that year. Please indicate the expenditure incurred by the port for re-commissioning the ship loader in the year 2007-08 and also clarify that such one time major expenditure is excluded/adjusted while estimating the repairs and maintenance cost for the subsequent years 2009-10 to 2011-12.</p>	<p>The estimated repairs and maintenance expenditure for the 3 years under consideration also takes into account the recommendations of the Consultants who have advised extensive repairs and changing of spare parts of the outdated MOHP (more than 30 years old) and other old equipments. The revamping of the MOHP is estimated to cost over Rs.450 crores. In the absence of funds, MOPT is trying for Japanese loan. Thus, the old equipment will continue running till at least 2012. Hence repair and maintenance costs will be huge.</p> <p>(c). Expenditure on replacement of ship loader in 2007-08 was Rs.82 lakhs. It was an unforeseen expenditure. No such expenditures are considered in the proposal.</p>
(v).	<p>(a). The dredging cost is estimated to increase by 61% in the year 2008-09 over the actuals reported in the year 2007-08. Please furnish the actuals and explain the variation, if any.</p> <p>(b). The unit rate of dredging in the last two years 2007-08 and 2008-09 and the rate adopted for estimating this cost item during the years 2009-10 to 2011-12 and the quantum of silt to be dredged may be updated in Form 3B.</p>	<p>(a). In the past two years, severe shortage of dredgers is experienced and therefore there is abnormal increase in dredging rate. During 2007-08, dredging tender had to be invited twice to have atleast 2 bidders. Thus, dredging rate is market driven. The actual expenditure for 2008-09 was Rs.2180 lakhs.</p> <p>(b). The quantum of silt to be dredged and unit rate has been updated. The dredging cost is expected to be in the region Rs.70/- per cubic metre for maintenance dredging for 4 M.T in 2009-10. Since capital dredging is to be carried out in 2009-10, the quantities to be dredged for maintenance dredging in 2010-11 and 2011-12 will be 4.8 cubic metre. The expected rate is Rs.80/- and Rs.85/- per cubic metre respectively for the next 2 years.</p>
(vi).	<p>Since the estimates for the years 2009-10 to 2011-12 are based on the 2008-09 position, the MOPT is advised to update all the expenditure items with reference to the actuals for 2008-09 and suitably modify the estimates for the subsequent years applying the current Wholesale Price Index and adjusted for the traffic growth as per the tariff guidelines.</p>	<p>The actual figure for the year 2008-09 have been updated in the prescribed formats. Consequently, figures for 2009-10 to 2011-12 are appropriately updated applying WPI wherever applicable and on market information wherever actual data are available, like dredging, power cost, etc.</p>
(7).	<p>Finance and Miscellaneous Expenditure (FME):</p>	
(i).	<p>Note 6 of the format prescribed by this Authority states that Pension payment made by the port to the extent it is not drawn from the fund and the contribution made to the pension fund relevant to current year towards pension liability of existing employees based</p>	<p>(a). The Special Rate (Pension Levy) at 7% was sanctioned by the TAMP in the last revision of Scale of Rate so as to build the Pension Fund. The effort is therefore to create a self sustaining Pension Fund at the earliest. The actuarial valuation of pension liability of</p>

	<p>on the actuarial valuation is to be considered. From the break up of Finance and Miscellaneous Expenses furnished by the MOPT, it is understood that the total estimated pension payment are claimed as expense in the cost statement for the years 2008-09 to 2011-12.</p> <p>The port has estimated to contribute Rs.3000 lakhs to the Pension Fund in each of the years 2008-09 and 2009-10 (as per RE 2008-09/ BE 2009-11). The income estimated to be generated from the levy of the existing special rate is Rs.1358.49 lakhs in the year 2008-09, Rs.1436.66 lakhs in the year 2009-10, Rs.1593.30 lakhs in the year 2010-11 and Rs.1627.98 lakhs. Inclusion of the differential between the total estimated contribution to the Pension fund and the amount likely to be recovered from the Pension Fund Levy in the cost statement will defeat the objective of introducing a separate Pension Fund levy as it will perpetuate the shortfall in the Pension Fund in regular tariff which is not in line with clause 2.5.2. of the tariff guidelines.</p>	<p>the employees and pensioners worked out by LIC in 2008 was Rs.352.87 crores subject to increase due to wage revision. The actuarial valuation would now be in the region of Rs.500 crores after wage revision. The pension payments are charged to Profit and Loss Account.</p> <p>(b). The actual pension payments for the year 2008-09 was Rs.31 crores, and further the contribution to the pension corpus was of Rs.28 crores for 2008-09. The closing balance of Pension Fund as on 31.3.2009 is now Rs.229.58 crores. This has to be built up to Rs.500 crores at the earliest.</p> <p>(c). It has been decided by the Port not to withdraw from the Fund, till sufficient amount of corpus is build up to meet the liability. If on the other hand, the income from the fund was utilised for making the pension payments, we will take an inordinately long period to reach the requisite actuarial valuation.</p> <p>(d). On the other hand, Gratuity payments are met from the Gratuity Fund itself during the year 2007-08 and 2008-09. After the proposed contribution of Rs.2.5 crores per year for the next two years, the gratuity fund will become self sufficient from 2012 onwards.</p>
(ii).	Confirm that the one time expenses like arrears in wages / pension, VRS compensation, etc., are not included in the cost statement for tariff revision as per clause 2.5.2. of Revised Tariff Guidelines.	One time expenses like arrears in wages/VRS compensation etc. are not considered in the proposal.
(8).	Please indicate where the income from wharfage on ore loaded in stream / over-side and special charges on transhipper for primary loading / uptooping of the vessels are considered.	Refer to Sr. No.'A' I iron ore, wharfage and handling charges for Form – 2B. The income from wharfage on ore loaded in stream overside and Special Charges on trashippers for primary and uptooping of vessels are considered. However, as mentioned elsewhere, the increase in revenue on account of increase in handling iron ore at mid-stream, is marginal, virtually negligible on account of low wharfage on such cargo handling.
(9).	(i). Justify the reasons for estimating the 17.4% increase in the operating expenses in the cargo handling activity and 40% increase in the vessel related activity in the year 2008-09 over the actuals reported in the previous year. Likewise, also explain the reasons for the share of allocated Management and General Overheads to increase by 9.13% in the cargo handling activity and 40.48% in the vessel related activity in the year 2008-09 over the previous year actuals.	(i). The current proposal, which is a revision of the proposal sent in December, 2008 is based on actuals for the year 2008-09. The major expenditure considered for 2008-09 compared to actuals of 2007-08 are wage revision, higher cost of maintenance dredging and increase in expenditure on power, medical, etc. The expenditures by type are furnished in statement VII. It may please be noted that the actual expenditure for 2008-09 Rs.219.78 crores confirms for the estimated expenditure of Rs.219.41 crores furnished in the original proposal.

	<p>(ii). Explain the reasons why the repairs and maintenance cost for general cargo sub-activity, port services, CHLD, etc. is expected to be reduce in the year 2009-10 over the estimates of the previous year while it increases in some other activities. The basis of allocation of repairs and maintenance cost for each of the activities / sub-activities may be explained.</p>	<p>(ii). Some of the repairs and maintenance work of plant and machinery, administrative building, wharves, craft, quarters are taken up biannually and some are taken up annually e.g. repairs to flotilla are being carried out once in two years. The cost of repairs and maintenance is not allocated but it is directly charged to respective cost centre under the principal/sub-activity. Hence, the cost of repairs and maintenance in 2009-10 may be marginally lower than that of 2008-09. However, the same will go up in 2010-11.</p>
(10).	<p>(i). The basis of allocation of management and general overhead, Finance and Miscellaneous Income and Finance and Miscellaneous Expenditure between various activities / sub-activities may please be indicated. Also, confirm whether it is in line with the General Instructions given in Form 5 of the cost format.</p> <p>(ii). Please confirm whether the cost statement for main activities/ sub-activities are prepared in line with the general instruction given in Form 5 of the cost format.</p>	<p>(i). & (ii). It is confirmed that the general instruction given in Form 5 of the cost Format have been followed for allocation of management and general overhead, finance and miscellaneous income and Finance and miscellaneous expenditure including preparation of cost statement for principal activities/sub-activities.</p>
(11).	<p>Capital Employed:</p> <p>(i). Gross block:</p> <p>(a). The opening gross block of fixed assets considered in Form 4A for the years 2008-09 for some of items like Plant and Machinery, Building, Wharves, Docks, Sea walls, Miscellaneous and also the total gross block of fixed assets do not match with the closing gross block reported in the Annual Accounts for the previous financial year 2007-08.</p> <p>(b). Since the year 2008-09 is already over, the additions proposed to the gross block, depreciation and other related items may be modified with reference to the actuals.</p> <p>(c). Confirm that the additions proposed to the gross block of assets are in accordance with the planned expenditure stated in RE 2008-09 and BE 2009-10 and necessary sanction of the Government, wherever necessary, is obtained in this regard.</p> <p>(d). A copy of the project / feasibility report furnished to the Government / Port Trust Board in case of the new investment proposed by the MOPT may please be furnished. Furnish the present status of execution of the proposed projects and the expected month and year of commissioning of the replaced / new assets proposed to be added to the gross block of assets in 2009-10 to 2011-12. Please furnish supporting documents in this regard.</p>	<p>(a). Three Assets were inter-changed in Group No.4,5 and 7. As such there was a deviation between closing gross of 2007-08 and opening gross block of 2008-09 in Form 4A. This has been corrected in the revised statement.</p> <p>(b). Modified statements are enclosed.</p> <p>(c). Plan expenditures for 2008-09 and 2009-10 are approved by the Central Government and additions to assets are in accordance with capital expenditures projected in RE-2008-09 and BE-2009-10.</p> <p>(d). The copies of feasibility reports in respect of Plan Schemes submitted vide our letter dated. 30.03.2009 are incomplete. A updated list of projects already awarded or on the verge of being awarded like the Capital dredging for the Mooring Dolphins is furnished alongwith relevant evidence of the award of tenders. Projects are in various stages of execution. A summary of the estimated capital cost, the documentary evidence furnished and their present status is tabulated separately.</p>

<p>(e). The major additions proposed to the gross block of assets pertain to the MOHP activity to the tune of Rs.881 lakhs in the year 2009-10, Rs.5000 lakhs in the year 2010-11 and Rs.4918 lakhs in the year 2011-12 for replacement of stackers/ reclaimers, shipping system, etc. The port has, however, not considered any deletion of the existing equipment / facilities from the existing gross block for such assets. The MOPT may review and modify the figures furnished in Form 4A in light of our above observation. The effect of sale value receivable from sale of the existing asset may also be recognised in the cost statement. It may be confirmed that the entire proposed expenditure in each of the years will be capitalised in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year. In this regard, it may be borne in mind that capital work in progress is not counted towards capital employed for the purpose of allowing return thereon.</p> <p>(f). Confirm that the assets likely to be completed and commissioned during the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 are only included in the gross block of the respective years.</p> <p>(g). Reduction in unit operating costs, if any, additional traffic / business projection, improvement in operational efficiency on account of each of the proposed additions to the gross block particularly with reference to the investment proposed in the MOHP may be indicated.</p> <p>(h). The asset register forwarded by the MOPT shows that the construction cost of various items such as auditorium, open air stage, fountain, additional classroom in school, equipment / beds purchased for Hospital are categorized as business related assets and considered under the activity "Management and General". The basis on which the assets have been classified is business assets and business related assets may be explained. Also clarify basis on which some of the social obligation assets are treated as business related assets and confirm whether such categorisation is in line with the Clause 2.9.8. of the tariff guidelines.</p> <p>The basis on which business related assets under the "Management and General" activity are apportioned to each of the activities / sub-activities may also be indicated along with detailed computation.</p>	<p>(e). MOHP plant is 30 years old and is substantially depreciated. Further, the scrap value of such machinery is very negligible as the technology is outdated. Therefore, effect of sale value of existing assets is not considered. All the capital expenditure are subject to completion of the projects in respective years and considering assets as additions, in those financial years. Ports' endeavour will always be to stick to schedule.</p> <p>(f). Yes. It is confirmed that only those assets that are likely to be completed only are included in gross block for the purpose of capital employed.</p> <p>(g). No reduction in unit operating costs are envisaged nor additional traffic envisaged due to replacement of assets in MOHP.</p> <p>(h). Assets like school, hospital are exclusively for the benefit of the employees of MOPT. Such welfare measures also result in higher productivity as the same boosts the morale of the employees. The assets are segregated as business assets, business related assets and social assets in accordance with the Clause 2.9.8 of the tariff guidelines. As per 2.9.8 of guidelines if more than 75% of the users of any social obligations assets created are Port employees, such assets shall be categorised as business related assets. The assets viz. auditorium, open air stage stadium, classroom used by Port employees and hence these are classified under business related assets. The business related assets under the management and general activity are apportioned to other activities/sub-activities on the basis of net block of assets under that activity. The detailed working is enclosed.</p>
---	--

	<p>(i). Confirm that the capital invested in the Special Purpose Vehicle with the National Highway Authority of India for construction of 4 lane road is not accounted in the gross block of assets reported in the Annual Accounts 2006-07, 2007-08 and also in the capital employed considered in the cost statement.</p> <p>(j). Furnish the details of investment proposed to be funded from the escrow account for the years 2008-09 to 2011-12.</p>	<p>(i). The capital investment of Rs.17.48 crores in a Special Purpose Vehicle with the National Highway Authority of India for construction of 4 lane road is not yet capitalised. As such Port is not getting any return on such huge investments. The same is also not accounted for in the gross block in accounts of MOPT for years 2006-07 and 2007-08. Thus, even-though Port has invested substantially in 4 lane road for the benefits of trade, Port is not getting any return. Therefore it is requested that investment related to 4 lane road of 17B may please be included in capital employed.</p> <p>(j). The list of assets proposed to be funded from the Escrow Accounts is furnished by the MOPT which is summarised below:</p> <table><tr><th colspan="2">(Rs. in crores)</th></tr><tr><th>Particulars</th><th>Amount</th></tr><tr><td>2008-09</td><td>18.26</td></tr><tr><td>Grab type barge unloader</td><td>16.24</td></tr><tr><td>Computerisation of Port</td><td>2.02</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>33.97</td></tr><tr><td>Computerisation of Port</td><td>9.98</td></tr><tr><td>Dredging at Mooring Dolphins</td><td>24.00</td></tr><tr><td>2010-11</td><td></td></tr><tr><td>Reclaimer</td><td>15.00</td></tr><tr><td>2011-12</td><td></td></tr><tr><td>Reclaimer</td><td>15.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>82.24</td></tr></table>	(Rs. in crores)		Particulars	Amount	2008-09	18.26	Grab type barge unloader	16.24	Computerisation of Port	2.02	2009-10	33.97	Computerisation of Port	9.98	Dredging at Mooring Dolphins	24.00	2010-11		Reclaimer	15.00	2011-12		Reclaimer	15.00	Total	82.24
(Rs. in crores)																												
Particulars	Amount																											
2008-09	18.26																											
Grab type barge unloader	16.24																											
Computerisation of Port	2.02																											
2009-10	33.97																											
Computerisation of Port	9.98																											
Dredging at Mooring Dolphins	24.00																											
2010-11																												
Reclaimer	15.00																											
2011-12																												
Reclaimer	15.00																											
Total	82.24																											
(ii).	<p><u>Working Capital:</u></p> <p>(a). The average annual consumption of stores other than fuel and customised spares, capital spares and customised spares may be furnished for the past period 2007-08 and 2008-09 and estimates for the years 2009-10 to 2011-12.</p> <p>(b). The basis on which the current liability is considered for computation of working capital may be explained.</p>	<p>(a). The information called for is furnished as under:</p> <table><tr><td>2007-08</td><td>13.33 crores</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>13.70 crores</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>12.09 crores</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>12.82 crores</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>13.59 crores</td></tr></table> <p>(b). Considering the past, the current liability was increased by 5% over the previous year which are reasonable estimates.</p>	2007-08	13.33 crores	2008-09	13.70 crores	2009-10	12.09 crores	2010-11	12.82 crores	2011-12	13.59 crores																
2007-08	13.33 crores																											
2008-09	13.70 crores																											
2009-10	12.09 crores																											
2010-11	12.82 crores																											
2011-12	13.59 crores																											
(iii).	<p>The basis of apportionment of capital employed and working capital between various main activities and sub-activities may be indicated.</p>	<p>The working capital is apportioned based on the net block of the individual activity.</p>																										
(12).	<p>Furnish detailed computation of the assessed capacity of the port at the present level as well as the estimated capacity for each of the years 2009-10 to 2011-12 duly taking into consideration the proposed replacement of major facilities envisaged and anticipated productivity improvements.</p>	<p>The statement indicating assessed capacity of the Port for the year 2006-07 to 2011-12 was furnished alongwith the proposal. However, copy of the same is furnished.</p>																										
(13). (i).	<p>The cost statement for estate activity shows an average deficit of 76.17% for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12. Explain why</p>	<p>The Estate activity is the supporting facility to the principal activity of Cargo Handling and Storage. The rates under estate rentals were</p>																										

	<p>this deficit should be subsidised by other activities. This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. The revised tariff guidelines of 2005 also recognise this position. The MOPT to furnish a consolidated cost statement for port as whole excluding the estate and railway activities.</p>	<p>last revised during the year 2000. It is noteworthy that our proposal submitted in 2004 for increase in Estate Rental was turned down by the TAMP. It is not understood how the Port can optimally and commercially exploit the Port estate when the Authority itself had not allowed increase in rental charges. Over the last nine years, operating cost increased without corresponding increase in rental charges. Consequently deficit increased drastically. The consolidated cost statement excluding estate and railway activities is furnished. There is considerable appreciation in the value of the land in Goa. The value in the vicinity has increased 10 fold in the last 7 to 8 years. As far as Port area is considered, there being shortage of land, hardly any land deals have been concluded to take data from State Government. However, valuation given by builders is considered.</p>
(ii).	<p>This Authority in the last tariff Order had categorically mentioned that the proposal for revision of estate rental has to be filed as per the extant guidelines on land policy of Major Port Trusts issued by the Government in March 2004. The guidelines issued by the Government in March 2004 state that proposal for revision of estate rental submitted to TAMP should be based on the recommendation of the Committee headed by the Chairman of the Port Trust. The guidelines also prescribe various methods to be followed for determining the market value of land while proposing revision in the lease rentals.</p> <p>The proposal filed by the MOPT is not found to be in conformity with the Government guidelines of March 2004. The market value of land obtained from some local estate developer is considered for assessing the market value of the port land. Valuation of land based on the State Government ready reckoner and other options prescribed in the guidelines are not considered. In the absence of reliable data from other recognised sources, the port could have appointed an approved valuer for valuation of port land which is one of the options prescribed in the Government guidelines. Since the proposal for revision of estate rental submitted by the MOPT along with the general revision proposal is not found to be in conformity with the Government guidelines of March 2004, it cannot be considered in its present form as a part of general revision proposal.</p> <p>It may be relevant here to highlight that while disposing proposals relating to revision of the lease rentals of Visakhapatnam Port Trust and Kandla Port Trust, this Authority has in</p>	<p>Observations noted for compliance. However, we are unable to appoint an Approved Valuer and could not present a proper proposal in accordance with tariff guidelines but it is a notorious fact that the Estate Rental has increased drastically in all areas including Goa and therefore turning down our proposal for increase in rental merely on technicality will result in further loss to the Port. It is requested that notwithstanding the absence of valuation report, our proposal for 40% increase in rental on the basis submitted in the year 2008 may be accepted.</p>

	Order Nos.TAMP/41/2005-VPT and TAMP/9/2006-KPT both dated 22 April 2008 held that the basic valuation of the land is to be assessed under all the methods prescribed in the Government guidelines of March 2004 and estate rental is to be derived based on the rate beneficial to the port.																
(14).	Form 7:																
(i).	The analysis of actuals vis-à-vis the estimates is not done based on the estimates considered by this Authority in the last tariff Order.	<p>Please refer to the Form No.7 submitted alongwith the proposal. However, copy furnished. There are significant adverse variations to the detriment of MOPT between actuals and estimates in the following areas for the year 2007-08 and 2008-09.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(a). Operating Cost</td><td>(+) 15%</td><td>(+) 27%</td></tr> <tr> <td>(b). Net Surplus</td><td>(-) 45%</td><td>(-) 142%</td></tr> <tr> <td>(c). Net Surplus after ROCE</td><td>(-)158%</td><td>(-) 341%</td></tr> <tr> <td>(d). Net Surplus as a % of Operating Income</td><td>(-)157%</td><td>(-) 304%</td></tr> </tbody> </table>		2007-08	2008-09	(a). Operating Cost	(+) 15%	(+) 27%	(b). Net Surplus	(-) 45%	(-) 142%	(c). Net Surplus after ROCE	(-)158%	(-) 341%	(d). Net Surplus as a % of Operating Income	(-)157%	(-) 304%
	2007-08	2008-09															
(a). Operating Cost	(+) 15%	(+) 27%															
(b). Net Surplus	(-) 45%	(-) 142%															
(c). Net Surplus after ROCE	(-)158%	(-) 341%															
(d). Net Surplus as a % of Operating Income	(-)157%	(-) 304%															
(ii).	The MOPT had earlier vide letter Nos.FA/COST/125/XI/2007/45 dated 26 September 2007 and FA/COST/125/XI/2008/30 dated 23 June 2006 furnished the actual financial and physical performance report for the years 2006-07 and 2007-08 vis-à-vis the estimates considered in the last tariff revision. However, the comparative statement of actual vis-à-vis estimates now furnished in Form 7 differs. Further, the actuals for the years 2006-07 and 2007-08 in Form 7 also do not match with the figures reported in Form 3A. Please explain the reason why the actuals reported for these years differs in the various statements.	The actual financial performance reported under Form 7 vide our letter dated 26/9/2007 was based on financial statements for the year 2006-07 whereas actual data furnished under Form 7 alongwith the proposal is based on the cost statements. Further interest on loan was accounted in the Form 7 already furnished but this was excluded in the form sent alongwith the proposal. There is no deviation in the actual figure furnished in Form 7 and Form 3A for the year 2006-07 and 2007-08. In Form 3A CHLD income and expenditure is clubbed under Cargo Handling and Storage activity whereas under Form 7, CHLD income and expenditure are shown separately. The revised statements are enclosed.															
(iii).	Since the year 2008-09, is also over, Form 7 may be updated with the actual physical and financial performance for the year 2008-09 with reference to the estimates considered in the last tariff Order explaining the reasons for the variations, if any, from the estimates.	Revised Form No.7 is furnished.															
(iv).	Please reconcile the actuals considered in the statement with the actuals reported in the Annual Accounts for all the items viz. Operating income, Operating cost, Depreciation, Finance and Miscellaneous Expenditure, Finance and Miscellaneous Income, Management and General Administration facilities, Net fixed assets, etc. for the years 2006-07 to 2008-09.	The reconciliation statement for all the years i.e. 2006-07 to 2008-09, reconciling the actuals considered in the cost statements with actuals in the Annual Accounts is furnished.															
(15).	Form 9:																
(i).	Sl.No.8 in Form 9 shows that investment of Rs.1000 lakhs, 2300 lakhs and 1500 lakhs is proposed to be funded from escrow account for the years 2008-09 to 2010-11. These figures do not match with the investment proposed from Escrow Account shown in	It is clarified that gross amount of investment is indicated at Form 9 whereas under Form 4A net amount of assets after depreciation is shown. Further, amount proposed to be withdrawn during 2008-09, the assets to be procured/ constructed out of the investment															

	Form 4A, Sl. No.VI. Please indicate the correct position.	withdrawn from Escrow account is expected to be put to use during the subsequent years. Hence there is a deviation between these two forms. Revised and updated form 9 as well as form 4A are enclosed. For 2008-09, actual figures have been taken into consideration. For 2009-10 to 2011-12, figures have undergone change due to upward revision of capital dredging costs of the 3 additional mooring dolphins.
(ii).	Confirm that the utilisation of the funds from Escrow Account is for creation / modernisation of port infrastructure facilities in line with the tariff guidelines of 2005.	Yes.
(iii).	Please update the Form 9 with the details of amount transferred to escrow account during the year 2005-06 and utilisation, if any, of any funds from the Escrow Account for creation / modernisation of port infrastructure facilities during the said year.	Revised Form 9 is furnished.
II.	GENERAL.	
(1).	The Management and General Overhead reported in the year 2007-08 as well as the estimates furnished for the years 2009-10 to 2011-12 form almost 50% to 55% of the operating cost. During the last two general revision exercise, this Authority had advised the port (Paragraph No.16 (xix) and Paragraph No.8 (vi) (a)] to seriously identify areas of cost reduction and take immediate steps to introduce corrective measures. The MOPT may indicate the action initiated in this regard and the resultant cost reduction achieved by the port.	It is submitted that management and general overheads for 2008-09 includes expenditure on medical department (16%), store departments (3%), Accounts and Audit (5%), Engineering and workshop (40%), Port Security (14%), Management and Secretarial expenses (14%). Depreciation (3%), Sundry Expenses including legal expenses (5%). It may please be noted that management and general overheads are not purely management expenses. The engineering and workshop overheads itself accounts for 40% of the total Management and General expenditure. It is not feasible to reduce the expenditure as the costs of services in general are increasing due to inflationary trends in the national economy.
(2).	This Authority has allowed flexibility to all major ports to reduce the rates prescribed in the Scale of Rates at their discretion mainly on commercial considerations. Such reduction, if any, effected by the MOPT may be listed out and the consequential effect of such concessions granted on growth of traffic and impact of such reduction on the revenue may be analysed item-wise and furnished.	Under the flexibility in Scale of Rates as allowed by the Authority, the CHLD levy on cargo handled at MOHP was reduced by 25% and Pilotage charges on vessels handled at West of Breakwater was reduced by 90% for the period from October to May. This has resulted in increase in traffic at WoB by 29.63 lakhs tonnes during the year 2008-09 and revenue by Rs.1.49 crores. But, there would be reduction in revenue on cargo handled at Mooring Dolphins compared to traffic handled. However, even though cargo input has increased substantially, there is virtually negligible increase in revenue as the cargo handling activity West of Breakwater yields very low revenues.
(3).	Clause 2.6.2. of the revised tariff guidelines also required the port to regularly review and adjust the manning scales / datum. The steps taken by the Port in this regard may be clarified and if the datum has been revised please furnish the datum prescribed for major	No datums are revised. The matter of datum is under consideration of the Government. Change in datum is still being objected to by Unions who have taken legal recourse. The issues concerning manning scales, revising datum, and curtailment in wages is being

	cargo items, pre-revised datum and the effective date of revision for each of the major cargo items.	discussed between the Management and Federations in the BWNC.
(4).	Clause 2.11.4 of the revised tariff guidelines stipulates that the cross-subsidisation shall be restricted with the objective to ultimately phasing it out. The MOPT is requested to show the flow of cross-subsidisation from surplus generating activities to the activities which are in deficit at the time of last general revision of its Scale of Rates in October 2006 and the position with reference to the tariff level proposed by it.	The cross-subsidisation may be allowed within the sub-activities as they are interrelated to each other. Further, Estate Rental is supporting facility to the cargo handling activity, as such cross-subsidisations may be allowed.
(5).	The port may examine whether any of the services qualifying under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act are offered by any service provider authorised by the port. If so, the MOPT may initiate action with reference to Chapter 7 of the tariff guidelines.	Not applicable to our Port.
(6).	The revised tariff guidelines stipulate the tariff should be linked to benchmark levels of productivity. The MOPT has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations / services. These may be included in the Scale of Rates and the levels so adopted may be explained.	The actual traffic handled for the period from 2006-07 to 2008-09 (actuals) and for the period from 2009-10 to 2011-12 (proposed) is more than the installed capacity of the Port.
(7).	This Authority had vide letter No.TAMP/15/2004-Misc. (MOPT) dated 5 August 2008 advised the port to file a suitable proposal for levy of rates from any floating body occupying the water front area of the port. We have, however, not received any proposal from the port in this regard nor is it included in the general revision proposal.	On a careful examination of the issue of charging tariff from any floating body within Mormugao Port limits, we have found that a majority of such bodies are the barges which carry iron ore from the mines to Mormugao Port as well as Panjim Port. So far as barges bringing iron ore to MOPT are concerned, the composite rate at MOHP (Berth No.9), the wharfage at mooring dolphins and West of Breakwater cover such recoveries. We are working out the levies on the barges which carry cargo to Panjim Port. However, there is strong resistance from the trade and port users in general to such a proposal and the State government is also objecting strongly. Other than barges, the vessels like launches, fishing trawlers, etc., have very low GRT and there will be hardly any recoveries on these vessels. Notwithstanding the above, we are examining further.
III.	SCALE OF RATES:	
(1).	Explain the basis of proposing uniform increase of 40% in the vessel related charges, storage charge, wharfage on iron, pellets etc. when the relevant sub-activity-wise cost statements show different percentage of deficit for each of the above activities.	In the revised proposal, it is suggested 60% increase in iron ore handling at MOHP (Berth No.9). Although the required percentage increase in proposed Scale of Rate varies from 48% to 261%, uniform increase of 40% has been proposed for other activities excluding General Cargo, POL and CHLD.
(2).	Section 1.2 - General terms & conditions The proposed provision vi(b) relating to interest on delayed payments / refunds may be modified by prescribing a specific interest rate based on prevailing Prime Lending Rate of the State Bank of India.	Necessary modification will be made. This will be 2% above SBI PLR.

(3).	<p>Part - I - Vessel Related Charges Section - A - Port Dues</p> <p>Note 3 (v): This Authority while approving the special rate for foreign naval vessels in Order No.TAMP/36/2007-MOPT dated 30 September 2008 has advised the port in para 6(vii) of the Order to examine the circumstances under which the existing condition allowing exemption in port dues to defence vessel of Foreign Government coming on goodwill vessel is introduced in the Scale of Rates initially and whether the prevailing applicable legal provision require them to exempt port dues on certain categories of vessels. Based on such study, the port was advised to propose suitable modification in the general revision of its Scale of Rates. The analysis done by the MOPT in this regard while proposing to delete the exemption in port dues presently available to defence vessels of Foreign Government coming on goodwill visit [as prescribed in the existing Scale of Rates in Note 3 (v)] may be furnished.</p>	<p>MOPT has only 4 operational berths at the moment i.e., 8,9,10 and 11. These cargo handling berths are utilised by the foreign defence vessels and other non-cargo ships. Consequently, there is less revenue to MOPT due to no cargo handling income being available on the above non-cargo ships. Added to that only 50% in port dues is charged. Thus, any further exemption from port dues recoverable from defence vessels from foreign navy vessels will further reduce paltry revenue of MOPT.</p> <p>It is therefore requested that TAMP may not grant any further reductions.</p>
(4).	<p>Section - C, Schedule 1 - Berth Hire Charges</p> <p>The pre-revised Scale of Rates prescribed the berth hire charge in eight tier slabs which was rationalised in the last tariff Order of October 2006 and reduced to two / three tier slabs to smoothen the impact of rationalisation. While doing so, it was also mentioned that further rationalisation of berth hire shall be done as per the tariff guidelines at the time of next general review of Scale of Rates. The port may, examine the possibility of further rationalising the berth hire charge and prescribing a single rate as per the tariff guidelines along with detailed computation.</p> <p>Also, furnish an impact analysis statement indicating the rate as per the existing Scale of Rates, the rate (to be) proposed, impact on each categories of vessel (average GRT) and additional revenue likely to be generated on account of such rationalisation.</p>	<p>In the last rationalisation in Oct 2006, only two tier slabs were fixed by TAMP for POL and General cargo berths while three tier slabs were prescribed for Berth No.9 (MOHP). For pilotage, three tiers have been prescribed. In our opinion there is no further scope for reduction/rationalisation. Further, this rationalisation is strictly according to guidelines. The present proposal has 3 slabs for berth hire charges. Since composition of vessels vastly differ for different positions, it may not be reasonable to have a single rate that will bring volatility in revenue with charges in composition of vessels.</p>
(5).	<p>Part II - Cargo Related Charges</p>	
(i).	<p>Section A - Wharfage Charges</p> <p>(a). Wharfage charge may be proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines. A brief note may be furnished explaining how the proposed wharfage schedule satisfies the stipulations of the revised guidelines.</p>	<p>(a). Refer para 9 of our letter dated 23.12.08 wherein we have brought out deficit under different activities. Handling at MOHP is our main activity and deficit under this is almost 95%. This is sought to be reduced to 19% in this proposal. In addition, the explanation furnished herein above it is clarified that ore handling activity at berths, mooring Dolphins, stream overside is not considered in isolation.</p>

	<p>(b). Explain the reasons for not proposing any reduction in the wharfage rate for general cargo and POL products when the cost statement pertaining for these activities reflects an average surplus position of 6.78% and 77% respectively for the years 2009-10 to 2011-12.</p> <p>(c). Also, explain the reasons for proposing increase in handling of iron ore pellet at berth stream, overside discharge other than handling at berth no.9 Mechanised Ore Handling Plant (MOHP) when the cost statement for this particular sub-activity reflects a surplus position.</p>	<p>(b). During the last revision of Scale of Rates no pension levy was proposed on this sub-activity including CHLD levy as these activities were resulting in surplus but while sanctioning the pension levy the Authority had considered all activities.</p> <p>(c). The proposed handling charges of RS.104/- per ton at MOHP (Berth No.9) is in line with the prescription in clause 4.2.2 of the revised tariff guidelines as this is a composite charge for receiving the iron ore barges at barge jetties, unloading barges by barge unloaders, conveying and stacking of unloaded iron ore at port plots, reclaiming the iron ore from the stacks, conveying and loading onto ships by ship loaders. Special care in handling is required for this purpose and accordingly 60% increase in handling charges over the tariff fixed in 2000 is proposed. Likewise, proposed wharfage schedule for the POL berth no.8, general cargo berth No.10 & 11 is based on the problems of handling and storage arising in MOPT due to several constraints.</p>
(ii).	<p>Section C - Storage charges for Sheds, Warehouses and Wharves</p> <p>(a). The port has filed a separate proposal in February 2008 for rationalisation of storage charge which is being considered by this Authority separately. It may be noted that the rate (to be) approved by this Authority in that proposal will be incorporated in the Scale of Rates of the MOPT.</p> <p>(b). A comparative tariff leviable at other warehouses in the vicinity of the port may be furnished.</p>	<p>(a). Yes</p> <p>(b). Tariffs of CWC is furnished. This indicates a higher tariff being charged by CWC vis-à-vis that charged by MOPT.</p>
(6).	Section - D - Cargo handling labour charges	
(i).	<p>The port has reported in the proposal that rebate was allowed in the CHLD levy for some period with an intention to retain the existing traffic. In view of this, and also recognising that the cost statement for the CHLD activity reflects a substantial surplus of Rs.31.21 crores for the years 2009-10 to 2011-12, please explain the reasons why no reduction is proposed in this tariff item in the proposed Scale of Rates.</p>	<p>(a). There is no CHLD levy for berth No.9 (MOHP). Similarly, there is no CHLD levy for berth No.8 (POL). CHLD levy at Mooring Dolphin is in the region of Rs.20 per tonne after giving discount of 25% on the prescribed levy of Rs.30 per tonne for the period from October to May. The other recovery by way of cargo handling charges is wharfage at Rs.7 per tonne. These are the only cargo related recoveries for mooring dolphin activity.</p> <p>(b). The expenditure incurred on the three additional mooring dolphins is in the region of Rs.40 crores. Only return on this huge expenditure is by way of CHLD levy and wharfage as above. Any reduction in CHLD levy will cause very low yield on the huge investment made by MOPT.</p>

		<p>(c). Likewise, cost for providing services for other modes of handling cargo at West of Breakwater and at general cargo berths is increasing substantially day by day. Part of this is compensation recovered from CHLD levy. Hence, reduction in CHLD levy will result in deficit.</p> <p>(d). The net surplus of Rs.31.21 crores for 3 years 2009-10 to 2011-12 will only partly fund the deficit in handling iron ore at the Mooring Dolphins and West of Breakwater as well as handling general cargoes at berths 10 & 11.</p>												
(ii).	<p>The average productivity of hooks prescribed in the existing Scale of Rates are almost more than eight years old. The port may review the same in view of change in the operational procedure, change in the equipment / labour deployed and the average productivity of hooks achieved by the port during the last three years in consultation with the concerned users and also adjust the rate suitably.</p>	<p>(a). There has been no change in the operational procedure and change in equipment/labour deployed at MOPT as the nature of cargo and cargo handling activity continues in the same manner as earlier. Therefore iron ore ships and coal vessels which arrive at MOPT are of very old vintage as they carry dirty cargo in a highly competitive international shipping market.</p> <p>(b). Ship's cranes are generally in extremely poor condition and productivity is low. Very recently, even users have recommended the continuance of more or less the earlier manning pattern. There is no scope for revising average productivity of hooks. Therefore, no revision is proposed in CHLD levy.</p> <p>(c). As advised by the Authority, the proposal for revision of average productivity will be taken up with the Port Users.</p>												
IV.	<u>PROPOSAL TO CONTINUE WITH THE EXISTING SPECIAL RATES TO MEET ONE TIME PENSION LIABILITY:</u>													
(1).	<p>A copy of the report of the actuarial valuation of the Pension Fund furnished by the MOPT is as of October 2008 which may be updated till 31 March 2009.</p>	<p>Actuarial valuation report of ICICI Prudential Life Insurance is enclosed. This shows a corpus requirement of Rs.522 crores. We have also asked for actuarial valuation as on 31.3.09 from L.I.C., Panaji-Goa. The same is awaited.</p>												
(2).	<p>A break up of the actuarial valuation of pension fund in respect of existing employees and the pensioners as of 31 March 2009 may be furnished.</p>	<p>Break-up of Pension Fund as given in the report of ICICI Prudential Life Insurance is as follows:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Rs. in lakhs</th></tr><tr><td>Pensioners</td><td>12081.13</td></tr><tr><td>Family Pensioners</td><td>2915.30</td></tr><tr><td>Sub total</td><td>14996.44</td></tr><tr><td>Existing Employees</td><td>37185.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>52181.44</td></tr></table>	Particulars	Rs. in lakhs	Pensioners	12081.13	Family Pensioners	2915.30	Sub total	14996.44	Existing Employees	37185.00	Total	52181.44
Particulars	Rs. in lakhs													
Pensioners	12081.13													
Family Pensioners	2915.30													
Sub total	14996.44													
Existing Employees	37185.00													
Total	52181.44													
(3).	<p>The actual contribution made to the Pension fund and interest earned in the financial year 2008-09 and the balance available in the pension fund as on 31 March 2009 may be furnished (as per the provisional Annual Accounts).</p>	<p>An amount of Rs.28 crores was contributed to Pension Trust Fund in the financial year 2008-09. Rs.14.47 crores received from Special rate (7% Pension Levy) and further Rs.13.53 crores transferred from the General Fund. The fund balance as on 31.3.2009 was Rs.229.58 crores.</p>												

- (4). The port has proposed to continue with the existing pension levy of 7% but has not furnished any detailed calculation to support its proposal. Please furnish detailed calculation showing the Pension fund balance based on actuarial valuation, actual balance in the pension fund as on 31 March 2009, normal yearly contribution to the pension fund, interest likely to accrue during the next three years on the pension fund balance and shortfall in the pension fund and over how many balance years the short fall is proposed to be recovered.

(a). The actuarial valuation of the requisite corpus in the Pension Trust Fund as on 31.3.2009 would be around Rs.522 crores as per ICICI report wherein only 20% increase in wage revision is considered. The accumulated balance of Pension Fund on 31.3.2009 was Rs.229.58 crores. It is proposed to contribute Rs.28 crores, Rs.27 crores, Rs.26 crores for each year from 2009-10 to 2011-12 respectively. The Pension payment will be charged to Profit and Loss Account for the year 2009-11 to 2011-12. The details are furnished below:

(Rs. in crores)	
Investments as on 31.3.2009 (Rs.210.43)	
Fund balance as on 31.3.2009	229.58
Add: Interest @ 8% p.a.	16.83
Add: Accrued interest / Others	18.63
Add: Contribution during 2009-10	28.00
Add: Interest on contribution	1.12
Balance as on 31.2.2010	294.16
Add: Interest @ 8% p.a.	23.53
Add: Contribution for the year	27.00
Add: Interest on contribution	1.08
Balance as on 31.3.2011	345.77
Add: Interest @ 8% p.a.	27.66
Add: Contribution for 2011- 12	26.00
Add: Interest on contribution	1.04
Closing balance as on 31.3.2012	400.47

(b). To achieve the required corpus of approximately Rs.522 crores, at least 4 years is required by which time the corpus required would go up further. Thus to meet the requirement of contributions around Rs.28 crores each year it is necessary to collect a pension levy of at least 12%. In the revised proposal the levy is proposed at 12%.

- (5). Please furnish detail calculation of income estimation from the existing special rate (of Pension levy) from the revenue items at the existing rate prescribed in the Scale of Rates as well as the rates proposed by the MOPT.

The income estimation from existing and proposed Special Rate (Pension Levy) is furnished below:

(Rs. in crores)		
Year	At existing rate of 7%	At the revised rate proposed at 12%
2009-10	25.48	35.97
2010-11	25.56	36.06
2011-12	25.65	36.15

6.3. The total additions to the gross block proposed by the MOPT in the revised proposal is to the tune of Rs.5756 lakhs in the year 2009-10 Rs.7196.50 lakhs in 2010-11 and Rs.9474.00 lakhs in the year 2011-12. Some of the main projects along with project cost, expected date of commissioning and the documentary support are furnished by the MOPT.

6.4. The other main submissions made by the MOPT in the revised proposal dated 27 June 2009 are as follows:

- (i). The traffic growth is expected mainly at West of Breakwater (WOB) during the years 2009-10 to 2011-12, but revenue income will not increase proportionately. Infact, it will increase in a miniscule proportion, because cargo related charges (wharfage) is only around Rs.7/- per tonne at WOB, as against Rs.64.80 per tonne handling charges at Berth No.9. Further, the wharfage from WOB activity cannot be increased, as otherwise, the traffic will shift to the neighbouring Panjim Port. Any increase in tariff for this activity will promptly send it back to Panjim Port.
- (ii). In order to attract more cargo from the neighbouring Panjim Port, 90% rebate is allowed on the vessels handled at West of Breakwater by the ships' own gears, for the period from October to May. The rebate has to be retained for fear of traffic going back to Panjim Port. Therefore, vessel related income also will not increase in the same ratio as traffic growth.
- (iii). As there is reduction in handling of coal and coke at the general cargo berths due to alleged pollution, and consequent violent protests and agitations by the general public at Vasco city, the cargo incomes arising due to handling general cargo, and the CHLD income per tonne on cargo handled at Berth Nos.10 and 11, are expected to be lower compared to income generated during the year 2008-09.
- (iv). Income projection at proposed tariff is computed for the full period of 12 months for the year 2009-10, whereas 3 months have already gone by, and it may take further time for TAMP to notify the revised tariffs, if any. Thus, the actual income for the current year (2009-10) will be much lower than that projected in the proposal. The present rates of tariff are applicable till 31 July 2009, which means that 4 months of the current year will go by with the present low tariffs.
- (v). Essential development projects of MOPT have suffered due to lack of sufficient funds. The deteriorating infrastructure is leading to the slow but sure demise of the port. The process is likely to become irreversible soon, due to (i) the ever increasing cost of replacing and refurbishing the obsolete, unsafe and highly inefficient infrastructure, (ii) the inability of the port to augment basic port infrastructure due to extremely high costs which are beyond the reach of the port, (iii) creation of private facilities elsewhere, which may not allow increase in throughput at Mormugao Harbour, unless the trade is encouraged to use the port, which is only possible if better services and infrastructure is provided. For all this, MOPT desperately needs funds.
- (vi). Some of the critical infrastructure projects for which internal resources are needed are briefly mentioned below:
 - (a). (i). Replacement of 30 year old Mechanical Ore Handling Plant (MOHP). This is the main bread-earner of the port presently operating at 70% capacity and has been declared unsafe by our Consultants. No funds with MOPT. The port is seeking Japanese Aid, though unlikely.
 - (ii). Completion of 5.2 k.m. of 4-Lane Port connectivity NH-17B which is absolutely essential as port has extremely poor road connectivity. Cost of the balance 5.2 kms. has gone up from Rs.20 crores in 2004 to Rs.121 crores. MOPT's share is Rs.60 crores. Borrowings will be necessary. A copy of Award of Tender by NHAI is furnished.

- (iii). Deepening of Navigational channel of MOPT from existing (-) 14.1 to (-) 15.1 metres below Chart Datum. Cost of the project is Rs.161 crores which is held up due to lack of funds. It appears impossible unless MOPT has sufficient internal resources for leveraging the loan.
- (iv). Construction of non-cargo berth for International Passenger Cruise lines. Cost of the project Rs.46.14 crores. Efforts are on to obtain financial assistance of Rs.25 crores from Ministry of Tourism. Project is in Tendering stage. Balance cost of Rs.21.14 crores are to be met by MOPT out of own resources.
- (b). The above are just some of the absolutely essential projects, if MOPT is to survive and not shut ship. A list of projects to be executed during F.Y. 2009-10 and 2010-11 is attached separately. The total cost of these projects alone is in the region of Rs.250 crores. This cost has to be met out of internal resources. Of these, project worth Rs.141.64 crores have already been awarded and are under execution.
- (vii). Presently, the fund position of MOPT is not even sufficient to leverage loans and borrowings for many essential projects, what to mention about meeting costs out of internal resources. Government grants are not forthcoming. Even loans are difficult to obtain.
- (viii). The ROCE of MOPT for the previous 3 years is shown below:

<u>Financial Year</u>	<u>Surplus/Deficit (Rs. in crores)</u>	<u>Capital employed (Rs. in crores)</u>	<u>% ROCE</u>
2006-07	62.16	332.92	19
2007-08	17.97	321.07	5
2008-09	(-) 12.96	320.94	(-) 4

- (ix). While disposing off the last proposal for general revision of Scale of Rates, the Authority, in its Order at para 9.3 has stated that if at any time during the prescribed tariff validity period finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted therein, the Authority may require the port to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantages accrued on account of said variations in the revised tariff.
- (x). In view of the above stipulation, it was brought to the notice of the TAMP vide our letter No.FA/COST/125/2008/88 dated 23 December 2008 that the accumulated deficit of Rs.76 cores for the years 2006-07 to 2008-09 (3 years) may please made good while considering our present proposal for revision of Scale of Rates. This may also kindly be considered when prescribing the tariffs for 8 months of 2009-10.
- (xi). TAMP's decision in 2005-06 of not enhancing the tariffs of MOPT as per our proposal, has caused grievous harm to the port's ability to execute even the projects necessary for survival. It is requested to take a more realistic and holistic view of our present revised proposal. It is also requested that the proposal of MOPT may not be seen in the same light as TAMP views other Major Ports which derive huge income by way of handling liquid cargoes (mainly crude oil) and/or containers, and earn large amounts of way of leave charges, royalty, etc., without much maintenances and operating costs. Here, at MOPT, we have to somehow manage with the most outdated and obsolete equipment; virtual closure of the port for four months during the monsoons; extremely poor road and rail connectivity; and other severe constraints.

6.5. The main modifications made by the MOPT in the revised proposal vis-à-vis the original proposal are as follows:

A. Cost statement:

- (i). The traffic for the years 2009-10 to 2011-12 is projected at 38.10 MMT per annum excluding 5 MMT to be handled by SWPL.
- (ii). The income and expenditure projections have been modified.
- (iii). The net surplus / deficit position reflected in the revised cost statement for port as a whole as well as for main / sub-activities is tabulated below:

Sl. No.	Activities / sub-activities	Surplus/deficit 2009-10		Surplus/deficit 2010-11		Surplus/deficit 2011-12		Total surplus/deficit	Average %
		(Rs.in lakhs)	% of Income	(Rs.in lakhs)	% of Income	(Rs.in lakhs)	% of Income	(Rs.in lakhs)	% of Income
1.	Port as a whole	-4548.42	-17.66%	-7306.98	-28.12%	-9894.94	-37.63%	-21750.3	-27.80%
2.	Cargo/ container handling activity	-1168.27	-7.46%	-2350.07	-14.96%	-3904.15	-24.34%	-7422.49	-15.72%
	(i). Ore handling activity	-2704.90	-26.53%	-3809.87	-37.37%	-5269.36	-51.69%	-11784.13	-38.53%
	(a). MOHP	-5337.08	-82.07%	-6450.40	-93.45%	-8115.02	-109.95%	-19902.6	-95.16%
	(b). Ore at stream	2094.70	--	2094.40	--	2094.40	--	6283.50	--
	(ii). General cargo	98.30	6.2%	70.93	4.42%	21.80	1.34%	191.4	3.99%
	(iii). Wareho using	-136.15	-121.56%	-133.62	-119.30%	-127.90	-114.20%	-397.67	-118.35%
	(iv). POL	564.31	73.38%	558.76	72.66%	550.80	71.63%	1673.87	72.56%
	(v). CHLD	1010.16	--	963.72	--	920.50	--	2894.38	--
3.	Vessel related activity	-3712.24	-52.79%	-5260.39	-74.22%	-6271.49	-86.88%	-15244.12	-71.30%
	(i). Berthing & Mooring	-916.36	-40.73%	-1446.36	-64.16%	-1660.92	-71.16%	-4023.64	-58.68%
	(ii). Pilotage & Towing	-1331.35	-37.50%	-1800.83	-50.11%	-1931.94	-53.07%	-5064.12	-46.89%
	(iii). Port Services	-1247.96	-103.89%	-1793.96	-148.75%	-2452.96	-202.58%	-5494.88	-151.74%
	(iv). Water supply	-216.58	-684.7%	-219.23	-672.90%	-225.67	-672.83%	-661.48	-676.31%
4.	Railway	1046.92	45.68%	1139.23	47.59%	1239.57	49.71%	3425.72	47.66%
5.	Estate	-714.82	-91.01%	-835.74	-105.37%	-958.63	-119.72%	-2509.19	-105.36%

At the proposed tariff level, the port has estimated to generate additional revenue of Rs.81.01 crores in 2009-10, Rs.81.07 crores in 2010-11 and Rs.81.14 crores in 2011-12 i.e. total Rs.243.22 crores as against total net deficit of Rs.217.50 crores estimated at the existing tariff.

B. Scale of Rates:

- (i). The handling charges for Iron Ore at Berth No.9 (MOHP) is proposed to be increased by 60% over the existing tariff as against 40% increase proposed in the original proposal. The MOPT has submitted that this activity has been consistently reflecting deficit over the recent many years. While furnishing the additional information / clarifications vide letter dated 27 June 2009, the MOPT has also revised its original proposal.

The existing wharfage rate for iron ores and pellets exported through MOHP, the rate proposed in the original proposal vis-à-vis the revised proposal is tabulated below:

Sl. No.	Description of Goods	Import / Export Rate per tonne or part thereof (In Rs.)		
		Existing Rate	Proposed in Original proposal	Proposed in Revised proposal
1.	Iron Ore	64.80	90.72	104.00
2.	Iron Ore Pellets			
	(i). During the period June to August each year	69.29	97.01	110.00
	(ii). During the fair season beginning from September to May each year	122.30	171.22	196.00

It has submitted that even at the revised proposed rate, the MOHP activity will continue to be in a deficit to the tune of 18.84% as against deficit of 95.16% at the existing tariff.

- (ii). The proposal filed by the MOPT for rationalisation of storage charge and rentals which is being processed as a separate case has been incorporated in the revised proposed Scale of Rates except for modification in the demurrage proposed in Schedule I (A) for break bulk cargo (import) under Part III Estate Rentals. In the revised proposed Scale of Rates, the MOPT has proposed the rate as 25 per tonne per day for this item for the slab - 31 days and beyond as against Rs.15 per tonne per day proposed in the original proposal.
- (iii). The MOPT has while furnishing the clarification to our queries stated that the special levy to meet the shortfall in the pension fund is revised to 12% as against status quo maintained in the original proposal. The revised proposed Scale of Rates, however, does not reflect the revised rate proposed by it.

7. The revised proposal filed by the MOPT was circulated to the concerned users / user organisations to furnish their comments. We have received comments from Goa Chamber of Commerce & Industry (GCCl) and Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA). The comments received from users / user associations were forwarded to the MOPT as feed back information / comments. The GCCl and GMOEA have reiterated some of the points made by it earlier with reference to the initial proposal. With reference to the comments made by the GMOEA, the port has furnished its remarks briefly on some of the points during the presentation made at the joint hearing held on 28 October 2009.

8. Chowgule and Company Private Ltd. (CCPL) vide its letter dated 14 October 2009 objected to the proposal filed by the MOPT.

9.1. A joint hearing in this case was held on 28 October 2009 at the Mormugao Port Trust premises. At the joint hearing, MOPT and the concerned users / organisation bodies have made their submission.

9.2. At the joint hearing, the MOPT was advised to take action on the following points and furnish necessary clarification and additional information by 10 November 2009:

- (i). Update the estimates for 2009-10 in the light of actuals for April 2009 to September 2009. The port should furnish the statement of actuals for April 2009 to September 2009 also. Consequent to the adjustments in the estimates for 2009-10, the port may also review the estimates for the subsequent years.
- (ii). The port has submitted estimates for the years 2009-10 to 2011-12. Since the tariff to be fixed will take effect prospectively for a maximum period of 3 years thereafter, the port may furnish estimates for the year 2012-13 also, if it desires to take advantage of the full validity period of 3 years.

- (iii). The cost statements for the years 2008-09 to 2009-10 should be compared item-wise and the reasons for the change in the estimated expenditure level should be explained focussedly.
- (iv). A note explaining the productivity improvements excepted and / or reduction in the unit cost of operation envisaged owing to the commissioning of different capital projects in the next 3 year period may be furnished.
- In this regard, the MOPT should also furnish the present status of the different capital schemes and documentary evidence to support the actions initiated by the port under each schemes.
- (v). Furnish an analysis of the movement of the important performance parameters during the last 3 years and likewise, furnish the performance level anticipated to be maintained in the next 3 years period.
- (vi). A detailed note on implementation of the Tribunal Award on manning scale duly bringing out the rationalisation in the wage cost to be achieved on implementation of the Award.
- (vii). Confirm that the proposal of the port for revision of Estate Rental is in conformity with the extant Government guidelines and also substantiate its stand of levying the same rate of lease rental for waterfront and the adjoining land with relevant Government orders endorsing such stand.
- (viii). Goa Mineral Ore Exporter's Association (GMOEA) was allowed time till 30 October 2009 to furnish written submissions on the proposal of MOPT. The MOPT should within 7 days of receipt of comments of GMOEA furnish its remarks thereon alongwith its observations, if any, on the submissions of GMOEA made at the joint hearing as well as its earlier submissions dated 5 October 2009.

10.1. With reference to the points decided at the joint hearing, the MOPT has furnished its reply vide letter dated 6 November 2009 which is summarised below:

- (i). The estimates in respect of traffic, income and expenditure for the year 2009-10 to 2011-12 have been revised considering the actuals upto September 2009 and future anticipated trend. At the tariff proposed, overall deficit is estimated at (-)6.71% as against surplus of (+)5.41% reflected in its proposal of June 2009. The updated cost statement reflects the following position:

	Principal/ Sub activity	Surplus/Deficit		Surplus/Deficit		Surplus/Deficit		Surplus/Deficit		Average % of income
		2009-10 Rs. In Lakhs	% of income	2010-11 Rs. In Lakhs	% of income	2011-12 Rs. In Lakhs	% of income	2012-13 Rs. In lakhs	% of income	
1	Port as a whole	-6858.33	-25.93	-7022.24	-25.34	-999.58	-31.50	-15854.87	-51.38	-33.54
2.	Cargo Handling activity	-1719.57	-10.78	-2192.42	-13.12	-4003.99	-23.23	-10373.31	-60.03	26.79
	a. Ore handling	-3023.91	-29.63	-3846.46	-37.09	-5841.43	-55.61	-11566.50	-110.12	-58.11
	b. General Cargo	108.68	6.14	-57.19	-3.14	-109.16	-5.94	-367.82	-19.89	-5.71
	c. Warehousing	-253.53	-226.36	-125.72	-112.25	-120.14	-107.27	-106.10	-94.73	-135.15
	d. POL	567.22	75.53	572.42	72.83	597.37	72.58	586.68	77.29	73.06
3.	Cargo Handling Labour activity	881.97		1264.53		1469.36		1080.43		

4.	Port & Dock Facility	-4547.19	-61.16	-4456.18	-56.90	-4825.29	-55.45	-6051.43	-66.38	-55.97
	a. Berthing and Moring	-906.54	-37.39	-697.92	-28.58	-1142.96	-39.11	-2043.61	-68.99	-43.52
	b. Pilotage & Towage	-1597.58	-43.11	-1505.08	-37.81	-1410.23	-33.30	-1590.29	-35.52	-37.44
	c. Port Services	-1714.99	-134.69	-1996.99	-145.08	-2002.11	-132.41	-2088.41	-127.03	-134.80
	d. Water Supply	-328.08	-1037.25	-256.19	-786.35	-270.10	-818.49	-329.13	-997.35	-909.86
5.	Estate Activity	-1177.33	-153.64	-1153.87	-149.15	-1242.80	-164.31	-1351.56	-170.74	-159.46
6.	Railway Activity	585.77	25.56	780.23	32.59	872.51	34.72	1921.43	52.36	36.31

- (ii). As advised by the Authority and to take advantage of the full validity period of 3 years of tariff cycle, estimates of traffic, income and expenditure for the year 2012-13 have also been included in revised cost statements. These projections are now for the 4 years block from 2009 to 2013 as advised by TAMP.
- (iii). The comparative cost statement for the year 2008-09 and 2009-10 (typewise expenditure) and reason for variation in the estimated expenditure are furnished. Further, reasons for increase in major expenditures are briefly brought out below:
- (a). Salaries and Wages: Bilateral Wage Negotiation Committee has agreed to enhance wage revision of Class III and IV employees with fitment at 23% with effect from 1 January 2007 for a 5 years and in respect of Class I and II Officers @ 30% increase for the periodicity of 10 years, accepting PSU model of wage structure. In view of this, salaries and wages for the period from 2009-10 to 2012-13 have been enhanced in the revised estimates. The next wage revision of Class III and IV employees would be effective from 1 January 2012 and accordingly salaries and wages of Class III and IV employees, will increase at anticipated 25% for the years 2012-13. This is also included for the year 2012-13.
- (b). Maintenance Dredging: The work of maintenance dredging has been already awarded to Dredging Corporation of India (DCI) vide its letter dated 28 July 2009 for a period of 3 years i.e. 2009-10 to 2011-12 at the cost of Rs.2970 lakhs, Rs.3060 lakhs and Rs.3105 lakhs respectively and the Capital Dredging at Mooring Dolphins at the cost of Rs.4995 lakhs. This has been updated in the revised proposal.
- (c). Power: The expenditure on power cost has been modified due to reduction in cost of Naphtha which may increase in the subsequent years.
- (d). Medical Expenditure: The expenditure on medical and security (CISF) has been enhanced @ 7% for the year 2011-12 to 2012-13 over the previous year.
- (iv). A note explaining the productivity improvement on Effect of Capital Projects during 2009-10, 2010-11, 2011-12 and 2012-13 is as follows:
- (a). Acquisition of Pilot Launches - This is for the facilitation of the smooth shipping movements due to increased marine traffic - There is no direct impact on productivity and revenue.

- (b). Capital Dredging for additional Mooring Dolphins (MDs) - The MDs will be given to Private Terminal Operators on PPP basis. To meet the aggregate cost of Rs.65 Crores, port is taking a loan of Rs.50 Crores. The revenue share from the PPP operators is expected to be grossly in-sufficient for servicing the interest liabilities and capital repayment of the loan. Hence, though capital employed will increase, the ROCE in respect of the new MDs, will go entirely towards servicing the loan for at least the next 7 years.
- (c). Civil Works/Replacement/additions to building, staff quarters, compound walls, power sub-station equipments, etc - No impact on productivity or revenue.
- (d). Capital expenditure on Security - No improvement in productivity, revenue and through put is expected. On the contrary, there will be additional direct expenditure which will hit the bottom line of the port adversely.
- (e). Computerization and Implementation of ERP is for providing effective and competitive services to Port Users. Does not effectively result in capacity augmentation and productivity, nor on revenues.
- (f). Replacement of Grabs, Machinery etc. - No increase in productivity or revenue is expected.
- (g). Replacement/Refurbishment of 30 years old Mechanical Ore Handling Plant (MOHP) - No capacity addition - no effective increase in revenue. In fact, loan of Rs.302 crores is to be taken from the Japanese International Co-operation Agency (JICA) for replacement and refurbishment - will have to be serviced out of the overall revenues from MOHP.
- (h). Strengthening of Breakwater and Mole - Infrastructure Improvement is necessary for safety and strengthening the break water. There will be no creation of additional capacity or direct augmentation in the revenue.
- (i). Construction of jetty for port crafts - It is Infrastructure up-gradation for operational necessity. No augmentation in capacity or revenue is expected.
- (j). Completion of balance 5.2 Kms. of four lane port connectivity road - Infrastructure Improvement to provide necessary road connectivity. No direct augmentation in revenue or through put of the port. Road Traffic is inadequate for repayment of the port's share of Rs.60 crores from levy of Toll.
- (k). Revamping/Renovating Railway Net work - Infrastructure upgradation - no direct addition to capacity or revenue. On the contrary, loan will have to be taken to make necessary modifications in Port Railway Network.
- (l). Mechanized Coal Terminal at Berth no.7 on PPP basis - will become operational in 2012 -13. Additional through put of 3 MMT is considered in 2012-13 projections.
- (m). Temporary Fishing Jetty - It is necessary for Security of the Port. No direct augmentation in revenue or capacity. Drain on limited resources of the Port.
- (n). Relocation of Khariwado Slums - Necessary for future expansion of Port. No augmentation in capacity or revenue upto 2013. Again drain on the limited financial resources of the Port.

The details of Capital Schemes are furnished.

(v). As regards physical parameters, the traffic projections as per the prescribed proforma, Form 2A, at existing and proposed tariff which indicate the performance of the port. The performance of cargo ships, berth occupancy and cargo throughput and Dock Labour productivity for the years 2007-08 and 2008-09 are also furnished.

(a). As regards productivity improvement, it would like to place on record that the Consulting Engineer for the MOHP has advised the port to operate the MOHP at the rated capacity of 70% as plant is 30 year old. Despite this, port has somehow managed to handle 12.5 million tonnes traffic at MOHP in 2006-07 to achieve the target set by the Ministry as against the installed capacity of 9.5 million tonnes. Performance in 2007-08 and 2008-09 are 10.31 million tonnes and 11.51 million tonnes respectively.

(b). It may be seen from the Form 3A that the proposed capacity utilisation is in the range of 119% to 137% for the years under projection i.e. 2009-10 to 2012-13.

(vi). The Tribunal Award on manning scales was attempted to be implemented at the port in respect of Cargo Handling Division, in June 2009. Work came to a complete standstill due to strike by the workers. The manning scale award is not applicable to the MOHP and consequently there is no reduction in cost of handling iron ore at Berth No.9 due to the Tribunal Award. After detailed discussions with the Workers' Unions in respect of the cargo handling workers, a marginal reduction in the gang / set strength has been effected for general cargo vessels and iron ore loading at Mooring Dolphins. The benefit of such reduction will be available only to the Stevedores and in turn to the trade in general. Port does not stand to benefit due to the aforesaid reduction in manning strength of cargo handling workers of some of the categories as explained above.

In respect of the Marine staff, the manning scale has been marginally reduced while implementing the award. This is more than compensated due to the overtime payable to the Marine staff.

(vii). (a). For the foreshore and water areas west of Alparquious Hill, MOPT is already levying applicable rates for land on the waterfront and foreshore area occupied by PPP Concessionaires, BOOT Operators, other lessees. This has been duly accepted by the trade, as generally, the water areas and foreshore allotted to the concessionaires / licensees is reclaimed into land areas. Since this has been duly accepted as per the License Agreements, the practice of levy of land rates to the water areas may not be disturbed.

The last notified rates by TAMP was Rs.30 per sq. mtr. for commercial purposes and Rs.20 per sq. mtr. for non commercial purposes. The port has proposed a general escalation of 40% over the earlier notified rates.

These water areas are eminently served by the MOPT Navigation Channel which is maintained at depths of (-) 14.4 and (-) 14.1 mtrs. below C.D., with yearly maintenance dredging. The channel has been built over many years with capital dredging. Besides, there is direct access to these water areas and foreshore from the land side due to well connected road and rail network.

MPT's request for 40% increase over the last notified rates in respect of area above may be accepted.

(b). Regarding foreshore and water areas falling between Alparquious Hill and Sancoale, already existing Shipyards are operating, which have been granted short term leases by the port. They are paying the estate rentals

as per the SOR prescribed for land. The same rates are applied for foreshore and water areas. Generally, the lessees are reclaiming the foreshore and water areas and hence, in effect, port is charging rentals on the land areas, and a small component on the water area immediately contiguous to the reclaimed land.

Since the Lessees have accepted the applicability of land rentals on foreshore and water areas, the same principle may be continued in respect of (a) (ii).

The foreshore and water areas have access from a public road running almost contiguous to the port waterfront up to Sancoale.

Port is not maintaining the Channel, or carrying out dredging in the water areas in front of the shipyards.

The port has proposed a 40% increase in rentals in respect of these areas also. The proposal is to enhance the rental of Rs.250 per 10 sq. mtrs. or part thereof per calendar month or part thereof to Rs.350.

- (c). For water and foreshore areas beyond Sancoale up to Cortalim Ferry Point on the southern bank of the Zuari, and the northern bank between Dona Paula and Cortalim Bridge (refer – categorization (a) (iii) above), the foreshore and water areas only come within port jurisdiction. Access from the land side is through private lands. There are tracts of lands between the public road and the port waterfront. All these belong to private parties, and hence access to the port water areas is through private lands. On the water side port does not maintain the Channel. These water areas have remained completely unutilized till now. However, port is attempting to now give them on long term lease, without any other facility, or without providing any facility for access to these areas, either from the land or water sides.

The port has proposed 40% increase on the existing rate of Rs.43.50 per 10 sq. mtrs. per month applicable to land. The earlier rate is applicable to land in port operational areas, i.e. West of Alparquirous Hill, and proposal of port is to apply the same for the water areas beyond Sancoale up to Cortalim and on the Northern Bank of the Zuari.

- (d). **GENERAL**

In port's opinion, Sec. 2 (k) of the Major Port Trusts Act, 1963 which defines 'land', includes the bed of the sea or river below the high water mark and also things attached to thereby, or permanently fastened to anything attached to the earth.

Thus, we are of the view that the same rate as applicable to land may be applied to the pure water areas and foreshore.

- (viii). As regards rationalisation of berth hire charges, approved by the Authority in the last revision (w.e.f. 27/12/2006) and subsequent increase in revenue under sub-activity "Berth Hire Charges", it is submitted that there is no increase in revenue under this sub-activity during the year 2008-09 as compared to the year 2006-07 despite growth in traffic, increase in number of vessels and GRT thereof. On the contrary, revenue decreased to Rs.12.77 crores during 2008-09 from Rs.15.60 crores that of 2006-07.
- (ix). We would like to bring to the notice of the Authority that the port has been subject to criticism by the trade on account of higher expenditure on Management and General Administration. This expenditure is on supporting facilities namely; Finance, Stores, Workshops, Vigilance, Planning and Management Services and General Administration to the operating departments. The major components

includes salaries and wages (59%) which is not decided by the port but is in accordance with Bilateral Wage Negotiation Committee (BWNC) negotiations. The breakup of expenditure for the year 2007-08 to 2010-11 is furnished.

- (x). The port has entered into an Agreement with Mudra Mormugao Port Pvt. Ltd. (MMPPL) on 22/09/2009 on PPP project. The operation at PPP project (Berth No.7) is expected to commence during 2012-13. Being a first year of operation, a traffic of 3 MMT is considered for the year 2012-13. As per Agreement, the lease rental applicable on land including water area allotted to the concessionaire for the year 2011-12 and 2012-13 and revenue share @ 20% on the gross earnings of the Concessionaire for the year 2012-13 have been considered in the proposal. The revenue share / royalty will be maintained in the Escrow Account in pursuance of Para 2.8.3. of guidelines for Regulation of Tariff of March, 2005. The accrual of VRC on the vessels to be handled at Berth No.7 and railway earnings have been accounted for the year 2012-13.
- (xi). In order to attract more cargo from neighbouring Panjim Port, 90% rebate is allowed on the vessels handled at West of Break Water by the ships own gear for the period from October to May. Therefore, the vessel related income will not increase in the same ratio as traffic growth. The same rebate has to be retained for fear of traffic going back to Panjim Port. The vessel related charges from 2009-10 to 2013-14 is computed considering dollar exchange rate of Rs.48/- as against Rs.46.73 as on date.
- (xii). As already brought to the notice of the Authority, the accumulated deficit of Rs.76 crores for the year 2006-07 to 2008-09 and Rs.68.58 crores for the year 2009-10 may please be made good while considering the present proposal for revision of Scale of Rates.

10.2. As decided at the joint hearing, Goa Mineral Ore Exporter's Association (GMOEA) has vide letter dated 30 October 2009 furnished its comments on the representation made by M/s.Chowgule & Co. Pvt. Ltd. with regard to setting up of a Marina project in the water areas falling within Notified Port limits. The MOPT vide letter dated 5 November 2009 has furnished its response.

11. Apart from the above, Goa Mineral Ore Exporter's Association (GMOEA) has also furnished additional observations vide letter dated 30 October 2009. The MOPT vide letter dated 5 November 2009 has furnished its remarks.

12.1. The port has filed a separate proposal in February 2008 for rationalisation of storage charges for open and covered areas of the Port. The proposed provisions are included by MOPT in the general revision proposal, which was filed later.

12.2. MOPT has proposed to modify the unit rate of the storage charge and rent on plots from "per 10 sq. mtr. per 10 days or part thereof" basis to "per tonne per day" basis. It has made the following main points in support of proposed rationalization in storage charges and plot rent:

- (i). At its multipurpose general cargo berths no. 10 & 11, the port has about 165,000 sq. mtrs. open storage area and 24,000 sq. mtrs. covered storage area in the declared Customs bound area / zone. This open storage area within the Customs bound is being used by the importers as stacking yard for stacking dry bulk coal, coke, scrap, etc.
- (ii). There is a trend of increase in traffic of general cargo at these berths. However, since the port has limited storage area, slow evacuation of cargo creates obstacles. Dwell time of the cargo is one of the main factors that determine the overall efficiency of the port in handling traffic at the general cargo berths.

- (iii). Under the existing Scale of Rates (SOR), the users have to be billed for storage charges and rent on plots after every 10 days based on the area of plot used for stacking of cargo. The existing rates are very nominal and hence the area is being used by individual importers and exporters as storage yard. This is adversely affecting the flow of traffic of general commodity as evacuation of cargo does not match with discharge rate from vessels.

It is, therefore, necessary to reduce the dwell time of the cargo handled at the port. For the better turnaround of plot, speedy evacuation of the cargo is an essential criterion.

- (iv). An Inter Ministerial Group (IMG) nominated by Secretary (Shipping) has recommended optimisation of cargo handling system and equipment, synchronisation of landside operations with seaside operations, reduction in dwell time cargo, etc.
- (v). In view of the above points, the port has proposed to change the unit of levy from area based to per tonne per day basis with some rationalisation in the tariff structure with the only intention of faster evacuation of cargo from the open plot / covered shed. The port has also submitted that the unit rate of ground rent/storage charges in the existing SOR of the South West Port Limited is on per tonne / per day basis.
- (vi). A meeting was convened by the port in this regard with trade on 7 January 2008. It has furnished a copy the minutes alongwith the proposal. As per the minutes, the Mormugao Port Users Association has welcomed the proposed storage charge on per tonne basis.

12.3. In nutshell, the MOPT has proposed the following amendments to the storage charges for the covered sheds, warehouses and wharves (Part II Section C of SOR) and to the estate rentals (Part III of SOR):

- (i). The existing Scale of Rates does not prescribe differential free period / storage charge for import/export cargo and bulk/break bulk cargo. The port now proposes to make such categorisation in the storage charges / rent on plots and change the unit rate of the charge to per tonne per day.
- (ii). In respect of dry bulk import cargo items it proposes to collect "normal rent" in the range of Re.0.50 to Rs.1.0 per tonne per day after expiry of free storage of 10 days. After the expiry of "normal rent" (which is linked to the delivery date), it proposes to levy demurrage charge for stay of cargo.
- (iii). Number of free days for different categories of cargo items is proposed to be modified.

12.4. The port has submitted that the financial implications under "Estate Rentals" activity will be negative if the cargo is cleared within the proposed normal period because additional free days have been proposed as an incentive to the trade for faster evacuation of cargo.

12.5. With reference to the above proposal filed by the MOPT, the port was requested to furnish clarification / information on a few points vide TAMP letter dated 4 March 2008. The MOPT has vide its letter dated 27 June 2008 furnished its response. A summary of queries raised by us and the information furnished by the MOPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by MOPT
(i).	The proposed amendment in the rental on plots allotted for merchandised is presently prescribed under the Chapter pertaining to Estate rentals. The major ports are	The proposal is for rationalization of the existing system of charging rent on plots storage charges for sheds from per square meter basis to per tonne/per day basis. The

	governed by the Government guidelines issued in March 2004 on land and water management policy of major ports for fixation of lease rentals / licensee fee for lands of major ports. The MOPT is, therefore, requested to confirm that the proposed revision in the rent on plots will be hit by the above mentioned Government guidelines.	change of rate of unit will not violate the Government guidelines on Land Policy for Major Port Trusts issued in March 2004.
(ii).	Furnish financial impact of the proposed tariff for each items of cargo.	The proposed amendment is only for rationalization of tariff structure for operational efficiency and as such the financial implication is not to be seen in conventional sense. The whole exercise has to be seen with objective of reducing the dwell time in port. The revenue generated from this service would be negative if the cargo is evacuated within the proposed normal period as additional free days have been proposed for faster evacuation. The whole exercise is to be seen within the objective of reducing the dwell time.
(iii).	Furnish revenue likely to be earned in view of proposed rationalization in storage charges and rent on plots vis-à-vis the revenue at the existing tariff level for each cargo item for the three years 2008-09 to 2010-11. The revenue earned in the existing tariff structure for the past two years 2006-07 and 2007-08 may also be furnished. For this purpose, a format was given to the MOPT to furnish the details.	The port has expressed its inability to furnish the information in the format furnished by us since accounting system maintained by the port does not have such categorisation of revenue. Under the present accounting system, the income from lease rent on import and export cargo including break bulk and dry bulk is booked under the same head. It has also submitted that the revenue likely to be earned for the next three years at the existing tariff and the proposed tariff cannot be quantified on realistic basis as it depends on evacuation of cargo by the port users. It has furnished the details of the revenue likely to be earned at the proposed tariff on storage charges/rent on plots vis-à-vis at the existing tariff for two vessels of coal and MOP to substantiate its claim that the impact of the proposed tariff would be negative if the cargo is evacuated within the normal period.
(iv).	<p>(a). Explain the basis for arriving at the proposed demurrage rate per tonne per day for each category of import / export break bulk and dry bulk cargo alongwith the detailed working.</p> <p>(b). Also, furnish detailed working for arriving at the normal rent for each category of cargo included in the schedule.</p> <p>(c). The basis for the proposed delivery norms for different cargo may be explained.</p>	It has submitted that the proposed demurrage charges have been proposed after fixing the delivery norms for each commodity subsequent to discussion with the port users and the type of cargo, parcel size, infrastructure available at the port. The proposed charges are mainly to deter the users from using the port as storage ground. It has not furnished any detailed working for arriving at the demurrage charges and the normal rent.

12.6. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 18 February 2008 received from the MOPT as well as clarification furnished by MOPT vide letter dated 27 June 2008 were circulated to the concerned users / organisation bodies seeking their comments. The comments received from users/ organisation bodies were forwarded to MOPT as feedback information. The MOPT has furnished its comments on the comments of the users / organisation bodies.

12.7. The port has subsequently vide letter dated 18 July 2008 stated that the proposal for change of unit rate for charging rent on open plots / shed and warehouses from per square metre basis to per tonne / per day basis was agreed by the Trade and consensus was arrived in the meeting held with the Trade on 7 January 2008.

12.8. In the meanwhile this Authority received a communication from Agarwal Coal Corporation Private Limited (ACCPL) vide letter dated 30 September 2009 addressed to the MOPT with a copy endorsed to TAMP. It appeared from the letter received from the ACCPL that the MOPT has implemented the revised proposed tariff for plot rent and storage charge for storage of coal and coke based on the circular dated 11 June 2009 issued by the port though the proposal was not yet approved by the Authority. Bringing out this position, the MOPT was requested to give its comments on the submissions made by the ACCPL.

12.9. Clarifications were sought from MOPT on the circular issued by it dated 11th July 2009 implementing a revised tariff for demurrage and storage charges for storage of coal and coke and other bulk cargo. MOPT replied on 17th November 2009 giving the impending reasons for implementing the tariff proposal. The Port has cited clauses 2.17(i), 2.17(ii)&2.17 (iii) of Tariff guidelines of 31st March 2005 for implementing of the tariff proposal submitted to TAMP on adhoc basis in the interim until the proposal is approved by TAMP. Further, the port also convened a meeting with the port users importing coal/coke on 5th June 2009 when a consensus was reached with them to implement the proposed tariff. Subsequently TAMP held a joint hearing with Port and the Port users on 28th October 2009. In the joint hearing it was decided that the port would provide the detailed analysis to justify the enhancement of free period proposed, furnishing the financial impact both for the past and the future period (for atleast 3 years) and also give the basis for arriving at the delivery norms.

12.10. The Port on 10th November 2009 furnished the following response:

- (i). The free period has been enhanced from 3 days to 10 days in order to encourage the port users to import cargo through MOPT.
- (ii). They have furnished the calculations on the financial impact which indicates that there would be reduction in revenue in the event of the users clearing the cargo within the normal period allowed.
- (iii). The delivery rate fixed for coal and coke has been done in consultation with the users.

13. The proceedings relating to consultation in this case and in case relating to rationalisation of storage charges and rent on plots are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

14. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of the Mormugao Port Trust (MOPT) was notified by this Authority in November 2006 with a tariff validity upto 31 March 2009. Accordingly, MOPT filed a proposal in December 2008. This proposal was taken up for consultation with the relevant users. Subsequently, while replying to our queries, the MOPT furnished revised cost statements for the years 2009-10 to 2011-12, revised proposed draft Scale of Rates and various documents with reference to the capital projections. The revised proposal was also circulated to

the users. During the joint hearing on the case in reference held on 28 October 2009, the MOPT was, inter alia, advised to update the estimates of the year 2009-10 in the light of the actuals for April 2009 to September 2009 and consequent to the adjustments in the estimates for the year 2009-10, the port was advised to review the estimates for the subsequent years. Since the tariff to be fixed will be in force for a period of three years, the port was asked to furnish estimates for the year 2012-13 also, if it desires to take advantage of the full validity period of three years.

Accordingly, the port vide its letter dated 6 November 2009 has furnished the requisite information alongwith the estimates for the year 2012-13. The revised proposal alongwith the cost statements furnished by MOPT under cover of its letter dated 6 November 2009 is considered for the purpose of our analysis.

- (ii). The figures for the year 2009-10 are estimates given by the Port based on actuals for the period April to September 2009. Since the year 2009-10 is already complete, it would have been appropriate to consider the actuals for the year 2009-10. However, considering the fact that the proposal has been pending for a long time, further information was not sought from MOPT. In any case, the actuals for the tariff validity period will be analysed at the next review. The actuals for 2009-10 will also be considered at that juncture and, if any undue advantage is found to have accrued to MOPT on account of considering estimates for the year 2009-10, suitable adjustment will be made at the time of next review of tariff.

- (iii). (a). Clause 2.1.3 of the tariff guidelines mandates a review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.

The last review of the Scale of Rates of MOPT was done in October 2006. At that time, this Authority had relied upon the estimated cost position for the years 2006-07 to 2008-09. When the original validity of the tariff expired in March 2009, the validity of the Scale of Rates was extended. Thus, the MOPT has continued to operate during the year 2009-10 at the level of tariff approved in October 2006. The estimated results of 2009-10 are also considered as part of the past period.

- (b). The analysis with reference to the past period relating to the years 2006-07 to 2009-10 is discussed below:

- (i). The actual aggregate traffic for the port as a whole (excluding the traffic handled by BOT operator) is 982.10 lakh tonnes as against the estimated traffic of 912.90 lakh tonnes during the years 2006-07 to 2008-09. The MOPT has actually handled 7.58% additional traffic as compared to the estimates.
- (ii). The actual operating income for the port as a whole as reflected in the Annual Accounts is considered subject to exclusion of the income pertaining to Pension Special levy and revenue share received from the BOT operator as shown in the Annual Accounts for the respective years.
- (iii). The total expenditure (operating costs, depreciation and allocated management & general overheads) as shown in the Annual Accounts less the depreciation worked out by the port for the assets funded from the Escrow account is considered.
- (iv). In respect of Finance & Miscellaneous Income, Interest on the General Fund Investments is excluded.

- (v). In respect of Finance & Miscellaneous Expenses, Interest on loans, Pension Trust fund, Gratuity Trust Fund and Fringe Benefit Tax as shown in the Annual accounts is excluded.
- (c). In line with Clause 2.8.3 of the tariff guidelines, the MOPT has maintained a separate account with reference to the royalty/ revenue share receivable from the private operator. As stipulated in the guidelines, balance maintained in Escrow Account should be utilised for the purpose of creation and/ or modernization of the port infrastructure facilities. The investment made out of the Escrow Account will not, however, qualify for ROCE when the facilities so funded by this Escrow Account are put into use and tariff thereof is fixed. The port has indicated the amount drawn from the Escrow Account and applied towards financing capital assets. Return for each of the years 2006-07 to 2008-09 is calculated excluding the amount of capital expenses incurred from the escrow account funds.

For the year 2008-09, the port has furnished a classification of its assets into business assets, business related assets and Social obligation assets and calculated the return accordingly. However, for the years 2006-07 and 2007-08, the port has not furnished such classification. For the years 2006-07 and 2007-08, assets are segregated into business assets and business related assets based on the percentage adopted at the time of the last general revision. The Return on Capital employed is calculated @ 15% for business assets and 7.40% for business related assets for the years 2006-07 to 2009-10 as considered in the last general revision Order.

The working capital for the years 2006-07 and 2007-08 has been calculated following the norms specified in the tariff guidelines. The current liabilities have been considered as given in the Annual accounts. Thus, the working capital works out to Rs.275.28 lakhs and Rs.366.14 lakhs respectively for the said years.

The working capital reported by MOPT for the years 2008-09 and 2009-10 does not appear to be in line with the guidelines. The working capital for the said years have been revised following the norms specified in the guidelines. The current liabilities for the year 2008-09 have been considered as given in the Annual Accounts. Accordingly, the working capital for the year 2008-09 works out to Rs.413.81 lakhs.

The current liabilities estimated by the port for the year 2009-10 is Rs.1030.32 lakhs. The basis and break up of the estimate was, however, not furnished. As the actual current liabilities reflected in the Annual Accounts of the port for the years 2006-07 to 2008-09 is at a higher level, the actual current liabilities for the year 2008-09 has been considered for arriving at the working capital for the year 2009-10. The working capital thus worked out for the year 2009-10 is negative and hence considered as NIL in the analysis.

- (d). The statement showing the analysis of the performance of MOPT for the years 2006-07 to 2009-10 is attached as Annex - I.

The analysis shows that the total deficit for the years 2006-07 to 2008-09 is Rs.6501.56 lakhs as against the estimated deficit of Rs.955.72 lakhs for the corresponding period. For the year 2009-10, the estimated deficit is Rs.6285.36 lakhs.

The estimates for the years 2006-07 to 2008-09 relied upon by this Authority while fixing tariff during the last general revision are almost comparable to the actuals for the said years, except the items 'Operating Costs' and 'Allocated Management & General Overheads' which have

shot up drastically as compared to the estimates. It may be recalled that this Authority, time and again not only during the last tariff order but also in the tariff Order of 2002 had advised port to review its expenditure and take corrective measures of cost control and cost reduction. As pointed out by GMOEA, if the port has launched a serious cost reduction measures and optimally exploited its estates, the deficit would have been lower. One time major expenses incurred for recommission of the broken down MOHP facility is also a contributing factor to the deficit.

The performance variation between the estimates and the actuals for the years 2006-07 to 2008-09 is not more than 20%. As such no adjustment of the past period appears to be warranted in the future tariff cycle. It is to be noted that the assessed deficit is not a loss to the port trust but only represents achieving return on capital employed less than the maximum permissible level of 16%.

- (iv). The traffic projection given by the Port for the year 2009-10 to 2012-13 and the comparison with the projection made by the port under the five year plan is given below :

Particulars	Traffic in Million Metric Tonnes		
	2010-11	2011-12	2012-13
Projection made in the tariff proposal (including the traffic handled at the BOT berth)	47.97	50.80	53.80
Projection in Five Year plan as given by Port	41.69	44.55	NA
% growth taking the actual traffic of 2008-09 as base as compared to the traffic of the respective previous year	6.98%	5.89%	5.98%

The port has proposed the traffic projections for the years 2010-11 to 2012-13 based on the actuals upto September 2009 and based on the future anticipated trend. The growth in traffic estimated by the port for the year 2009-10 is 7.58% as compared to the actual traffic for the year 2008-09. Similarly, the growth in traffic considered by MOPT for the years 2010-11 to 2012-13 is 6.98%, 5.89% and 5.98% respectively as compared to the respective previous year.

In the backdrop that MOPT has proposed substantial capital expenditure during the years under consideration and also considering the fact that the new machines would operate at a higher efficiency, Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA) has stated that a traffic growth of about 10% would be justified.

The port has assumed growth in traffic and also reported capacity utilisation of more than 100%. Though the capacity assessment is not supported by any calculation and the productivity levels at which such capacity is assessed is not known, it is reported that the capacity assessment is in line with that maintained by the Government. In this backdrop, this Authority relies upon the traffic estimates furnished by the port. However, if any undue advantage is found to have accrued to MOPT due to wrong estimation of traffic, adjustment will be made in traffic at the time of next review of tariff in line with the revised guidelines.

- (v). The port has not furnished a detailed calculation of estimated income under each tariff category at the existing rates for the anticipated traffic. The port has reportedly assessed income from dollar denominated tariff item by applying an exchange rate of \$1 = Rs.46/-. While concluding this analysis, the exchange rate is hovering around Rs.45/-. No adjustment could be made in this regard, in the absence of detailed income computation.

The port has reported that it had allowed 25% rebate on the CHLD levy on the iron ore vessels handled at Mooring Dolphins and a concession of 90% on pilotage was allowed on vessels exclusively handled at West of Breakwater by ship's gear during the year 2008-09. As prescribed in the tariff guidelines, the ports if they so desire, can allow lower rates and/ or allow higher rebates and discounts. Allowing of rebate is a commercial decision of the port.

The revised Scale of Rates proposed by the port does not seek to formalise the said discounts on CHLD levy and pilotage as allowed by the port in the past. However, the MOPT appears to have considered the reduced level of income realised in the past due to the discounts allowed for estimating its future operating income. That being so, the operating income estimates need to be considered without taking into account the impact of said discount. The MOPT vide its letter dated 31 March 2010 has confirmed that a rebate to the tune of Rs.241.57 lakhs has been allowed during the year 2008-09 on the CHLD levy on iron ore vessels. The rebate allowed has been proportionately added back to the operating income. The amount thus added back to the estimated operating income estimated by the port is Rs.328.34 lakhs; Rs.376.76 lakhs and Rs.376.76 lakhs each for the years 2010-11 to 2012-13.

In case of pilotage charge remission, the port has not quantified the amount of concession allowed. As no information is available on the quantum of concession allowed in pilotage, no adjustment could be made in the income estimate for vessel related services for the years 2010-11 to 2012-13. Nonetheless, this aspect is kept in mind while deciding tariff increase.

- (vi). In terms of the clause 2.5.1 of the tariff guidelines for tariff fixation, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. The WPI for the financial year 2010-11 is reported at 3.76%. Thus, an escalation factor of 3.76% is considered for estimating the expenditure projections.
- (vii). The MOPT has classified its total operating expenditure under the following heads of expenditure viz., Salary & Wages, Power, Fuel, Repairs & Maintenance, Dredging and Others in its Cost statement. The changes made in the operating cost estimates of MOPT are discussed in the following paragraphs:
 - (a). The salary and wages for the years 2009-10 to 2012-13 estimated by MOPT is Rs.5165.14 lakhs, Rs.5491.98 lakhs, Rs.5765.48 lakhs and Rs.7205.48 lakhs. The escalation in expenditure estimates works out to 9.65%, 6.33%, 5% and 25% for the years 2009-10 to 2012-13 respectively as compared to the respective previous year, taking the actual for the year 2008-09 as the base. The increase in the year 2009-10 is reportedly on account of implementation of Wage Agreement for all classes of employees. The estimates for the years 2010-11 and 2011-12 are moderated by applying the escalation factor of 3.76% over the respective previous year.

On the ground that the next wage revision of Class III and IV employees would be effective from 1st January, 2012, the port has estimated an increase of 25% in the salary and wages expenditure for the year 2012-13. Since the quantum of the contemplated increase in wages during the year 2012-13 is not known now, the proposed increase of 25% in the estimated salary and wage cost is not considered by this Authority at this juncture.
 - (b). The repairs and maintenance cost for the years 2009-10 to 2012-13 as estimated by MOPT is Rs.1380.11 lakhs, Rs.1795.80 lakhs, Rs.1772.45 lakhs and Rs.1772.45 lakhs. The escalation of expenses assumed by MOPT works out to 22.93% and 30.12% for the years 2009-10 and 2010-

11 respectively as compared to the respective previous year, taking the actual expenditure for the year 2008-09 as base. For the years 2011-12 and 2012-13, the port has not projected any escalation in the repairs & maintenance expenditure.

GMOEA and other users were critical about the high estimated cost of repairs and maintenance at MOPT. The port has stated that the repairs and maintenance expenses for three years under consideration are based on the recommendations of the consultants, who have advised extensive repairs and changing of spare parts of the outdated MOHP, in order to keep the plant running till 2012. The port has not furnished any documentary evidence in support of its claim for additional repairs and maintenance. The port has also proposed capital expenditure under MOHP activity for each of the year. Refurbishment is expected to bring down revenue maintenance expenses. The estimated repairs and maintenance cost for the years 2010-11 to 2012-13 is, therefore, moderated by allowing increase of 3.76% for each of the year over the respective previous year by keeping the year 2008-09 as the base. While doing so, necessary provisions have been made for the maintenance expenses of the new assets proposed to be added in the relevant years.

- (c). The maintenance dredging cost for the years 2009-10 to 2012-13 is estimated by MOPT at Rs.2977.05 lakhs, Rs.3067.23 lakhs, Rs.3112.32 lakhs and Rs.3207.71 lakhs respectively. The escalation sought by MOPT works out to 35.77%, 3.03%, 1.47% and 3.06% during the years 2009-10 to 2012-13 respectively as compared to the respective previous years, taking the actual expenditure for the year 2008-09 as the base. Some of the user organisations have objected to the steep increase projected in dredging cost during the years 2010-11 to 2012-13 as compared to the cost incurred in previous years. The port has contended that the dredging cost does not move by market indices and is based on the competitive rates based on tenders. The port has further stated that the quantity of dredging will also increase from 4 million cubic meters to 4.8 million cubic meters on account of completion of capital dredging for mooring Dolphin. The work order for dredging has already been issued by MOPT for a three year period from 2009-10 to 2011-12 and the contracted value has been taken into the cost estimates. In view of the reasons explained by the port, the maintenance dredging cost as furnished by MOPT for the years 2010-11 to 2012-13 is considered in our analysis.
- (d). The increase in the estimated expenditure relating to Power cost, Fuel cost and Others considered by MOPT while estimating the said expenditure for the years 2010-11 to 2012-13 have been moderated by considering the escalation factor of 3.76%
- (e). Management & General Overheads estimated by the port for the years 2010-11 to 2012-13 constitute about 60% to 65% of the total operating cost of the port for the respective year. The MOPT has stated that the expenditure of Finance department, Medical department, stores department, vigilance department, port security, workshop and engineering overheads, general administration are accounted under this head of expenditure.

As stated earlier, this Authority during the last two general revision exercise had advised the port to seriously identify areas of cost reduction and take immediate steps to introduce corrective measures. The port has maintained that Management & General Overheads are not purely management expenses and Salaries and wages constitute almost 59% of the total expenditure under this head. As such, it is not feasible for the port to reduce the expenditure as the salaries and wages are in accordance to Bilateral Wage Negotiation Committee. It is noteworthy

that the entire expenditure may not be fully controllable for the port. In order to ensure competitive edge and to reduce transaction cost to the trade, the port should identify the areas where cost reduction is possible and take necessary action to achieve the anticipated level.

The escalation considered by MOPT in the estimates is 11.48%, 4.56%, 5% and 17.15% for the years 2009-10 to 2012-13 respectively as compared to the respective previous year, taking the actual expenditure for the year 2008-09 as the base. The estimated Management & General Overheads for the years 2009-10 to 2011-12 as furnished by MOPT are considered in the analysis and the estimates for the year 2012-13 is moderated by restricting the increase to 3.76% over the estimates for the year 2011-12.

- (viii). The MOPT has proposed the following additions to the gross block of assets during the years 2009-10 to 2012-13:

(Rs. in lakhs)		
Years	Addition to assets	Additional assets proposed to be funded from Escrow A/c.
2009-10	3131.05	997.66
2010-11	5276.50	800.00
2011-12	18494.00	4200.00
2012-13	24700.00	0.00

The port has confirmed that only completed and commissioned assets are considered by it for claiming return thereon.

Out of the estimated additions of Rs.31.31 crores for the year 2009-10, an amount of Rs.9.98 crores towards computerisation of Port (ERP) is proposed to be funded from the Escrow account. Thus the balance additions to the tune of Rs.21.33 crores are considered for allowing ROCE for the year 2009-10.

The total capital additions to the tune of Rs.52.765 crores proposed by the port for the year 2010-11 are towards the following:

Capital Dredging	Rs.800 Lakhs
Replacement of stacker	Rs.900 lakhs
Replacement of grab	Rs.100 lakhs
Mooring Dolphin	Rs.1450 lakhs
Port Craft Jetty	Rs.1280 lakhs

As per the plans furnished, capital dredging will be funded by Escrow account balance. The port while responding to GMOEA's observation has mentioned that capital dredging and new mooring dolphin projects are delayed and that the revenues from these projects have not been considered in its income estimates. Since the projects are admitted to be delayed and will not generate revenue in the current cycle, the proposed capital additions are not considered for allowing return. Barring the capital cost of the above said two projects, the additions proposed by the port during the year 2010-11 is considered in the analysis.

Out of the total additions amounting to 184.94 crores during the year 2011-12, capital dredging expenditure estimated at Rs.42.00 crores is proposed to be funded from Escrow account and hence not considered for allowing ROCE. The expenditure is recognised under escrow account funding as the deferred work of 2010-11 may likely to materialise in the year 2011-12. The port has stated that work order has been issued with reference to Replacement of stackers (Rs.9.18 crores) and strengthening of breakwater mole (Rs.32.76 crores). Investment towards Integration of berth No.8 and 9 and development of Vasco bay together amounting to Rs.21.00 crores is expected to be completed by June and October 2011. Further, replacement of stacker and replacement of ship loading system

pertaining to MOHP and amounting to Rs.80.00 crores have been considered as the additions for the year 2011-12

For the year 2012-13, the port has proposed two new capital projects viz. revamping of existing MOHP at a cost of Rs.202 crores and construction of berth alongside breakwater at a cost of Rs.45.00 crores. The expenditure on revamping of MOHP is reportedly in the form of replacement/ revamping of the existing asset and, therefore, the port has claimed that they will not create any additional capacity. Nor is any reduction in operating cost envisaged by the port.

The proposed capital expenditure at the fag end of the tariff validity period, is not found to contribute towards increase in productivity nor additional revenue. This Authority may not like to burden the users from the very beginning of the tariff cycle for an investment which is proposed to be made almost three years later. As such, the proposed addition is not considered in this analysis.

However, if the Port completes and commission the revamped MOHP during the validity of the current tariff cycle, if it so desires, can come up with a proposal either seeking ahead of schedule review of the Scale of Rates or for a suitable Special levy to cover the cost, atleast four months before the expected commissioning of the project.

In respect of construction of non-cargo berth at West of break water (Rs.45.00 crores) which has been included under the capital block in the year 2012-13, the port has said that this is a new project which is yet to be tendered. The construction period is 24 months after the award of contract. Clause 2.9.5 of the tariff guidelines stipulates that cost of fully commissioned Business assets that can be directly identified as created for the port business, and in use will only be considered while computing allowable depreciation and return on capital employed. Therefore, the cost of this project is excluded from the gross block for the purpose of this analysis.

- (ix). Tariff guidelines require computation of depreciation on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in case of major ports. The MOPT has confirmed that the depreciation has been computed on straight-line method adopting the life norms prescribed in the Companies Act. Depreciation estimates of the port has been modified in line with the changes carried out in the capital assets.

- (x). As stated in the preceding paragraph, return is not allowed on the capital investments funded from the Escrow account.

The port has segregated the assets into business assets, business related assets and social obligation assets. The port has not furnished the basis adopted by it for segregating its assets. However, the ratio of the business assets and business related assets to the total assets of the port is comparable to the ratio of the assets relied upon during the last general revision.

Further, the port has computed the Return on capital employed on business related assets at 6.35%. In line with Clause 2.9.2 of the tariff guidelines, the rate considered for Return on Capital Employed is reviewed for the year 2010-11 and in the light of changes in the key parameters, the risk free rate (being the rate considered for allowing return on Business related assets) has been revised at 8.40%. However, the rate for the Business assets continues to remain at 16%. Thus, the Return on Business related assets has been recalculated based on the rate of 8.40%.

- (xi). The MOPT has not furnished workings to assess the Working capital estimates made by the Port. The sundry debtors and cash balances forming part of the current assets has been calculated in line with the norms prescribed in Clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines. In the absence of relevant information,

inventory has been considered as given by the port. The current liabilities estimated by the port is Rs.1081.84 lakhs for the year 2010-11 and Rs.1135.93 lakhs each for the years 2011-12 and 2012-13. As the actual current liabilities reflected in the Annual Accounts of the port for the years 2006-07 to 2008-09 is at a higher level, the estimated current liabilities for the years 2010-11 to 2012-13 is maintained at the level of actual current liabilities reported in the Annual Accounts of 2008-09. The working capital thus worked out for the year 2010-11 is negative and hence considered as NIL in the analysis. The working capital for the years 2011-12 and 2012-13 works out to Rs.135.35 lakhs and Rs.338.71 lakhs respectively, which is considered in the analysis.

- (xii). The MOPT has maintained a separate Escrow account with reference to the royalty/revenue share receivable from the private operator. The MOPT has stated that it has utilized the fund available in the Escrow account for the purpose of capital additions. The balance in the Escrow account is summarized below:

	(Rs. in lakhs)						
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1. Opening balance	1149.70	738.12	1458.30	2171.61	2709.57	3387.11	419.66
2.							
(a) Revenue share transferred to Escrow A/c	1200.00	638.48	705.90	1294.00	1200.00	1200.00	2463.00
(b) Interest on investments	12.71	81.70	209.75	221.62	277.54	32.55	257.15
3. Total	2362.41	1458.30	2373.95	3687.23	4187.11	4619.66	3139.81
4. Utilisation for creation of infrastructure	1624.29	--	202.34	977.66	800.00	4200.00	--
5. Closing Balance	738.12	1458.30	2171.61	2709.57	3387.11	419.66	3139.81

- (xiii). In the light of the analysis given above the cost statements for the port as a whole and different main activities have been modified. The modified cost statements for the port as a whole is attached as Annex - II and the modified cost statements for the different main activities are attached as Annex - III to VI respectively. The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements for the port as a whole and different main activities are tabulated below:

Sl. No	Activities / Sub-activities	Surplus/ deficit 2010-11		Surplus / deficit 2011-12		Surplus / deficit 2012-13		Total Surplus / Deficit	
		Rs. in lakhs	% of income	Rs. in lakhs	% of income	Rs. in lakhs	% of income	Rs. in lakhs	% of income
1.	Port as a whole	-4840.07	-17.26%	-7080.81	-23.93%	-7089.89	-22.70%	-19010.77	-21.30%
2.	Cargo Handling & Storage activity	-895.47	-5.25%	-2581.26	-14.65%	-3562.09	-20.18%	-7038.82	-13.36%
	(a). Ore handling activity	-2683.59	-27.81%	-4822.90	-45.92%	-5721.93	-54.48%	-13428.42	-42.73%
	(b). General Cargo	-67.80	-3.73%	-112.87	-6.14%	-183.68	-9.93%	-364.35	-6.60%
	(c). Warehousing	-109.59	-97.85%	-103.41	-92.33%	-89.19	-79.63%	-302.19	-89.94%
	(d). POL	573.82	73.01%	600.66	72.98%	595.80	72.39%	1770.28	72.79%
	(e). CHLD	1591.69	40.25%	1857.28	42.83%	1836.91	42.05%	5285.87	41.75%
3.	Port & Dock facility	-3902.95	-49.84%	-4452.35	-51.16%	-4551.47	-49.93%	-12906.77	-50.31%
	(a). Berthing & mooring	-616.82	-25.25%	-969.48	-33.17%	-1030.58	-34.79%	-2616.87	-31.07%
	(b). Pilotage & Towage	-1402.08	-35.23%	-1294.52	-30.57%	-1255.70	-28.05%	-3952.29	-31.28%
	(c). Port service	-1630.53	-118.45%	-1923.27	-127.20%	-1990.00	-121.05%	-5543.79	-122.23%
	(d). Water supply	-253.53	-778.17%	-265.09	-803.30%	-275.20	-833.93%	-793.82	-805.14%
4.	Railways	882.48	36.86%	972.28	38.69%	2126.63	57.95%	3981.39	44.50%
5.	Estate	-924.13	-119.46%	-1019.48	-134.79%	-1102.95	-139.33%	-3046.56	-131.19%

- (xiv) The cost summary given in the table above clearly indicates that the port as a whole will be in deficit to the extent of about Rs.190.10 crores for the three years period under consideration at the existing level of tariff. This also points out a need to increase the relevant tariff items to bridge the estimated revenue gap.

Clause 2.11.6. of the tariff guidelines specifies that the financial position of the port as a whole and for each activity / sub-activity is to be considered while determining the extent of tariff revision. At the MOPT, some of the activities are reporting surplus while the rest are in deficit. Therefore, while determining the tariff increase in the deficit making activities the flow of cross-subsidisation needs to be recognised. In this context, it is to be mentioned that though there is a need for phasing out the cross-subsidisation, a sudden withdrawal will have adverse tariff impact on certain activities. For the time being, this Authority, therefore, prefers to contain the cross-subsidisation by not permitting any tariff increase in the surplus making activities without resorting to a reduction of tariff in such activities. Incidentally, the MOPT has also not sought any increase or decrease in the tariff of the surplus making activities.

The surplus in the railway activity can be taken to be compensating the deficit reported in the estate activity. Consequently, the total deficit of about Rs.190 crores is to be met by revising the appropriate tariff heads under the cargo handling and vessel related activities. In this regard, this Authority is well aware that the tariff increase will have only prospective application and therefore the port may not get the benefit of the increased tariff for the full period in the year 2010-11. As against this position, it is also necessary to bear in mind that the port has not filed an appropriate proposal for revision of estate rental following the Government instructions on the subject. When the port files such a proposal it will definitely provide additional income to the port. Further, the entire analysis is carried out based on the position reported for the year 2009-10 which is still based on estimates. The effect of rebate given in the pilotage fee on the vessels working at West of Breakwater could not be assessed in the income estimates for want of information. Most significantly, it is necessary for the port to launch productivity improvement and cost reduction measures on items which are under its control. The combined effect of the various aspects listed above will go to reduce the overall deficit position assessed in this analysis. Therefore, tariff increase in some of the major deficit activities is decided as discussed hereinafter by leaving some revenue gap uncovered.

(a). Ore handling activity:

The port has proposed 60% increase in the tariff applicable at MOHP and 40% hike in ore handling elsewhere. The activity reflects a deficit of about 42%.

It may be relevant here to note that the assessment of tariff increase in the ore handling segment is always done in a comprehensive manner in the past tariff revisions of 2000, 2002 and 2006. The differential requirement of tariff increase at MOHP and at other places was not considered as such in the past. Adopting the same approach, the deficit has been analysed. Considering the flow of cross-subsidisation between activities and recognising the deficit in the iron ore handling segment, it appears that the tariff increase of 30% on all charges recoverable under ore handling activity is justified. It may be relevant here to point out that the ore handling charges of MOPT was not revised upwards for the reasons recorded in the respective tariff Orders since the year 2000.

(b). Vessel related charges:

Vessel relating charges are proposed to be increased by 40%. The different sub-activities under the vessel related activity, however, report different levels of deficit. The combined estimated deficit under port and dock activity is about 50% for the years under consideration. Of the three main sub-activities under the port and dock activity, the sub-activity concerning port conservancy and services reports a huge deficit of 122% whereas the other two sub-activities viz., berthing and pilotage, each

report a deficit of around 31%. Generally, any vessel calling at the port essentially pays port dues, pilotage and berth hire. Since the effect of all the sub-activities is to be met by the common user group i.e. vessel, it may not be necessary to consider different rate of increase in individual sub-activities. Considering the overall deficit in the vessel related activity and the flow of cross-subsidisation between the activities, 30% across-the-board increase in the vessel related services will suffice.

The tariff guidelines envisage prescription of berth hire in single slab. In the last tariff review in the year 2006, the berth hire charges of MOPT were rationalised into 3 tier slabs for MOHP and into 2 tiers for some other berth handling i.e. POL and general cargo. The MOPT has argued that further rationalisation would not be possible perhaps due to adverse impact of certain segment of vessel. It is noteworthy that none of the users have demanded berth hire in single slab. At some other ports also berth hire has been permitted to be levied in more than one slab in view of the difficulties reported.

The Efficiency Linked Tariff Scheme is in operation at MOHP in relation to berth hire charges. The scheme will continue to be in operation subject to the conditions and clarifications already furnished by this Authority.

(c). Storage charges for Sheds, Warehouses and Wharves and open plots:

- (i). The MOPT had filed a separate proposal for rationalisation of the storage charges leviable at sheds and warehouses and open plots. The proposal covers amendment to Section C of Part II and item (I) of Part III of the existing Scale of Rates. The proposal was filed prior to the general revision proposal filed in December 2008. The MOPT has accordingly included the proposed provisions in the subsequent revised general revision proposal. Though, the proposal of MOPT for rationalisation of storage charges and plot rental was processed separately, since it will form the part of scale of rates of the port, the proposal is considered for disposal in the Order passed in the general revision case.
- (ii). Insofar as the storage charges for sheds, warehouses, etc. are concerned, the port has proposed to introduce a differential tariff structure for import and export commodities. Free period is also proposed to be increased in respect of import break bulk cargo and all categories of export cargo. Clause 4.5 of the tariff guidelines of 2005 specifies that the number of free days may be proposed by the individual ports. In the past also this Authority in various other case relied upon the judgement of the proposing port trusts to prescribe free period for storage of cargo. Though, port has not given any detailed dwell time analysis, the number of free days proposed is to be seen in the light of change in the method of levy of storage charges proposed by the port trust. The port has proposed to charge demurrage on cargo remaining in the storage area after the prescribed free period on the basis of the number of days of such stay and the quantum of cargo. In the existing arrangement storage charges are recoverable on the basis of area allotted. It is noteworthy that some of the user associations like Goa Chamber of Commerce, Mormugao Port Users Association have generally endorsed the proposed change. The revised free period proposed by the port trust is approved.
- (iii). As mentioned earlier, the demurrage charges are proposed to be levied based on 'per tonne per day' basis instead of the area based rates approved in the existing scale of rates. The proposed

change is reportedly to discourage long stay of cargo in the port yard which has limited storage capacity. This Authority has held in many earlier orders that the storage yard of a port trust should be optimally utilised as it is meant for transit storage and not for permanent warehousing purpose. Viewed from this perspective and also the liberal free time proposed by the port trust, there may not be any objection to approve the rate structure proposed by the port. However, it is to be noted that despite of several attempts made by us, the port has steadfastly maintained that the proposed rationalisation of tariff structure would not involve any additional income to the port. This statement is substantiated by the port only in respect of MOP by furnishing working. Though it is difficult to accept that the proposed rationalisation is exactly revenue neutral in the absence of any analysis to prove this assumption, the huge revenue deficit in the warehousing activity is to be noted. The port has revised its claim of seeking 40% increase over the existing rate structure, which was proposed in the initial proposal for general revision; to requesting approval of the rationalised rate structure. This Authority is, therefore, inclined to approve the proposed rationalised tariff structure. The existing Ground Rent and Storage charges for explosives or other dangerous goods is, however, increased by 30%.

- (iv). The proposed rate structure for import dry bulk cargo prescribed certain minimum level of delivery rate per day for determining the normal rent. It is necessary that the delivery rate proposed to be periodically reviewed by the port and if any change is required the port should come up with the proposal for necessary amendments.
- (v). The same rationalised tariff structure proposed for covered area and warehouses is proposed to be applied to item (I) of Part III of the Scale of Rates which deals with rentals for open plots in the customs bound area. The proposed rental & demurrage rates for dry bulk are lower than those applicable at covered sheds and warehouses. The proposed rationalisation is approved.
- (vi). It is relevant here to note that storage charges on covered sheds and warehouses are listed under cargo related charges (Part II) in the existing Scale of Rates while rentals on open plots in the customs bound area falls under Estate Rental (Part III). The purpose in both the cases is to levy a charge for storage of cargo in the port area. That being so, there does not appear to be any reasons for classifying storage charges for open plots in custom bound area under Estate Rentals. Such a classification will be even more a misfit after introducing the rationalised structure in which demurrage will be collected on 'per tonne per day' basis after the expiry of the prescribed free period. Consequently the tariff head Rent on open plots in the custom bound area is shifted to Part II - cargo related charges in the revised Scale of Rates.

Estate Rentals:

- (i). The proposal of the Port is to increase the existing Estate Rentals by 40% and the increase is claimed to cover the revenue deficit in the concerned activity.
- (ii). Clause 8 of the tariff guidelines 2005 requires this Authority to prescribe estate rentals following the extant Government policy on port land and waterfront management. The instructions of the Government in this regard conveyed in February 2004 and, for

that matter, even prior to that since 1996, do not envisage fixation of lease / licence fees following a cost plus approach. Estate charges are fixed at 6% of the assessed market value following the specific methods elaborated in the Government instructions. There is no reason to believe that MOPT is not aware of the methodology of estate rental fixation as envisaged by the Government instructions. In the tariff order of 2002, and again in the tariff order of 2006, the cost plus approach suggested by MOPT for setting estate rentals was negated by this Authority with a clear direction to follow the Government instructions. In the tariff proceedings of 2006, the Port made a categorical assertion that it would file a separate proposal for revision of estate rentals duly following the Government instructions. The port, however, persists with its own logic even in the proposal under consideration. The port has pleaded its inability to appoint a land surveyor and valuer for this purpose. When some other ports like COPT, KPT and KOPT have filed a detailed proposal based on land valuation carried out by land valuers appointed by them, the difficulties of the port, and for nearly 9 years at that, to arrange for such valuation is not discernable. A mere argument that value of lands everywhere else is going up and, therefore, at least a 40% increase on adhoc basis should be allowed on its estate cannot be a basis for this Authority to accede to the proposal of the port. Covering up its inaction for about the last 9 years and consequent revenue loss to the Trust, the port raised a sensational and unwarranted question how it can commercially exploit its estate when this Authority had not allowed increase in rental charges. In another place, the port has observed that following the specified methodology for fixing lease rentals is a mere 'technicality' and on that ground alone rate increase proposed by it cannot be denied. A responsible public authority like MOPT must understand that any measure affecting the rights and liabilities of the public and Trade should be introduced in a transparent and pre determined manner if one does not wish to hear the action taken as arbitrary and whimsical. If other port trusts can observe such 'technicalities', then the extraordinary circumstances prevailing in MOPT warranting an exceptional treatment only in its case is not explained. If such extraordinary circumstances indeed prevail and that too for the last 9 years or so, then the port should have approached the Government, which has issued the policy instructions, seeking a special dispensation for it. Nothing is available on record to suggest an action towards this direction was taken by the port. If a Port Trust does not follow the Government instructions and consequently suffer revenue loss, it is the Port and not this Authority will be responsible for the consequence.

- (iii). For the reasons stated above, this Authority rejects the adhoc proposal made by the MOPT contrary to the Government instructions on the subject.
- (iv). As mentioned earlier, the tariff head of 'Rent on storage plots in custom bound' area will be shifted under the cargo related charges. The remaining heads under the estate rentals are included as they are in the revised Scale of Rates. It is to be clarified that this Authority has only negated the increase in rates proposed by the port and not the validity of the existing rates. The existing rates, with annual escalation accrued, can continue till such time the port comes up with a proposal for their revision duly complying with the extant guidelines and instructions governing the subject.

- (v). The existing Scale of Rates prescribes rates for occupation of foreshore lands. An issue has been raised in this proceeding about charging the same rate applicable for the abetting lands on the water area also. This Authority has no reservation in readily accepting the competence of a port trust to levy a charge for usage of its water within the defined port limits. The only issue is whether the same quantum of rate applicable for the abetting lands would apply to water area exclusively used by a lessee. The Government instructions on the subject is silent on this aspect. Only by inference, as made by MOPT that land includes water, one can extend the Government instructions to water area. There is no uniformity in this regard among different ports. At some ports, lease rentals are levied in full for such area and at others, the rentals are a fraction of the rates for the abetting lands. This Authority will refer the matter to the Government for an explicit instruction commonly applicable at all the major ports on the lease rent / licence fee leviable on water area and reclaimed land, where the lessee has reclaimed the land. The MOPT may also forward its case to the Government for clarification or confirmation of the approach adopted by it. Till such time the Government instructions are received, the methodology followed by MOPT can continue provisionally, subject to the condition that the billing made should be adjusted retrospectively in accordance with the instructions to be received.
- (xv). The total revenue impact of the tariff increase allowed will be around Rs.172 crores for the three years under consideration. As mentioned earlier, tariff increase is allowed by leaving a fraction of total deficit uncovered for the reasons given in the earlier part of this note.
- (xvi). **Pension Levy**
- (a). In the last tariff order of 2006, a special levy at the rate of 7% on all revenue earning activities (excluding railway related charges) was introduced to build up a pension fund to meet the pension liability of the port. The necessity had arisen because the contribution made in the past towards the pension fund was not commensurate with the requirement. While according approval, it was stipulated that the port should maintain a separate account of the pension fund and furnish the audited results for scrutiny at the time of the next review.
- (b). The MOPT has not furnished any such separate audited accounts of the pension levy. It has only indicated that the actuarial valuation of the pension liability was Rs.522 crores as of 31 March 2009, against which, the accumulation in the pension fund till date is Rs.229 crores. It has also been pointed out that the requirement of the pension fund would be higher after factoring the revised salaries and wages implemented recently in respect of its employees. Though a separate fund is maintained, the port continues to meet the actual pension pay out from the revenue account on the ground that the pension fund should be augmented fully as per the requirement before the fund itself takes care of pension pay outs. It appears that the whole arrangement is ad-hoc. The port should correctly assess the requirement of the fund upto date and furnish audited report of the collection and contributions made to the fund in the past. The ultimate objective would be to require the revenue account to contribute only towards the liability in respect of the serving employees who would turn into pensioners in future. In the circumstances, it is not possible for this Authority to accede to the request of the port to enhance the pension levy from the existing level of 7% to 12%. It is evident that the pension fund is not sufficient enough to meet the entire liability and therefore, the existing

levy may continue for one more cycle of three years. The tariff increase allowed in some of the activities and the growth in volumes anticipated in the next three years will provide additional contribution to the pension fund even at the existing rate of 7%.

- (c). This port is once again advised to maintain a separate account of the pension fund and furnished the audited details of the fund for scrutiny at the time to next review. If such details are not furnished, this Authority will not be in a position to consider any request for further extension of pension levy.
- (xvii). The penal interest on delayed payments by the user and refunds by the port has been proposed at 13% by the Port. In line with clause 2.18.2. of the tariff guidelines, the interest on delayed payments will be 2 % above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. The prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India is reported at 11.75%. Accordingly, the rate of penal interest is modified to 13.75%.
- (xviii). This Authority while approving the special rate for foreign naval vessels vide Order No.TAMP/36/2007-MOPT dated 30 September 2008 had advised the port to examine the circumstances under which the existing condition allowing exemption in port dues to defence vessel of Foreign Government coming on goodwill is introduced in the Scale of Rates initially and whether the prevailing applicable legal provision requires MOPT to exempt port dues on certain categories of vessels. Based on such study, the port was advised to propose suitable modification in the general revision of its Scale of Rates.

The port does not appear to have carried out any such study. Instead, the port has reiterated its submissions made in the proceedings of the case mentioned above. In the absence of the port furnishing the requisite details, there is no other option but to continue with the existing provision of allowing exemption in port dues to defence vessel of Foreign Government coming on goodwill visits.

- (xix). Revised tariff guidelines prescribe concessional tariff for coastal cargoes/containers/ vessels. The coastal cargo/ container/ vessel related charges should not exceed 60% of the normal cargo/ container/ vessel related charges. Importantly, the revised guidelines do not permit restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The objective of this clause is to ensure that the coastal vessels are not burdened on account of fluctuation in the exchange rate due to such reinstatement. In view of this position, the existing coastal vessel rates are maintained subject to the general decision on increase of 30% in the vessel related charges.

15.1. In the result, and for the reasons give above, and based on collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the MOPT which is attached as Annex - VII.

15.2. The tariff guidelines stipulate that the tariff approved by this Authority will come into effect 30 days from the notification of the Order in the Gazette and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

15.3. The tariff of the MOPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the MOPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

15.4. In this regard, the MOPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned port trust to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the MOPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT/III/4/143/10-Exty.]

Annex - I

Mormugao Port Trust (MOPT)								
Analysis of performance of MOPT for the years 2006-07 to 2009-10.								
Cost statement for the Port as a whole								
(Rupees in Lakhs)								
Sr. No.	Particulars	Estimates considered in the last General Revision Order			Actuals			Estimates/ Actuals**
		2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
I	Total Traffic handled at MOPT (in Lakh tonnes)	345.80	352.00	359.00	342.41	351.28	416.81	448.40
	Share of Traffic of South West Port Limited (in Lakh tonnes)	43.90	50.00	50.00	40.20	41.90	46.30	50.00
II	Total Operating Income *	21784.56	22211.70	22969.98	24593.70	22159.97	24906.91	26451.98
	Operating income (excluding revenue share receivable from South West Port Limited transferred to Escrow Account from the year 2005-06 onwards)							
III	Operating Costs (excluding depreciation)	9,056.22	9,509.08	9,984.53	9,404.43	11001.21	12,705.65	14188.99
IV	Depreciation	1,275.46	1,492.34	1,552.55	1,250.76	1289.00	1,245.93	1278.75
V	Finance & Miscellaneous Expenses Less Finance & Miscellaneous Income	2,028.00	2,200.26	2,343.46	2,393.61	1977.91	4,069.14	4092.12
VI	Total Expenditure (III + IV + V)	12,359.72	13,201.68	13,880.54	13,048.80	14268.12	18,020.72	19559.86
VII	Surplus (II - VI)	9,424.84	9,010.02	9,089.44	11,544.90	7891.85	6,886.19	6892.12
VIII	Allocated Management & General Overheads	4,651.97	4,962.61	5,210.75	5,328.72	6095.18	7,931.76	8842.82
IX	Net Surplus (VII - VIII)	4,772.87	4,047.41	3,878.69	6,216.18	1796.67	-1,045.57	-1950.70
X	Capital Employed	30,690.09	33,239.36	34,706.79	31,373.47	33052.94	30,471.21	30912.02
XI	Return on Capital Employed	4,350.28	4,736.28	4,568.12	4,462.56	4714.78	4,301.50	4334.68
XII	Net Surplus / (Deficit) after Return (IX - XI)	422.59	(688.88)	(689.43)	1,763.62	-2918.11	-5,347.07	-6285.36
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XII / II in %)	1.94%	-3.10%	-3.00%	7.2%	-13.17%	-21.47%	-23.76%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income		-1.39%			-9.16%		-23.76%

* The Operating income for the years 2006-07 to 2008-09 also excludes the income arising from the Special Levy towards pension.

** The figures for the year 2009-10 contains actuals upto september 2009.

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for the Port as a whole

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic handled at MOPT in lakh tonnes (excluding traffic handled at BOT berth)	429.70	458.00	488.00	429.70	458.00	488.00
I	Operating Income	27713.22	29209.48	30857.12	28041.56	29586.24	31233.88
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	5491.98	5765.48	7205.48	5134.53	5327.59	5527.91
	(ii) Power	2360.50	2440.35	2495.62	2360.50	2440.35	2495.62
	(iii) Fuel	275.00	291.48	305.22	275.00	285.34	296.07
	(iv) Repairs and maintenance	1795.80	1772.45	1772.45	1260.60	1367.53	1502.87
	(v) Maintenance Dredging	3067.23	3112.32	3207.71	3067.23	3112.32	3207.71
	(vi) Others	2439.31	2564.22	2707.66	2392.27	2513.00	2645.15
	Total	15429.82	15946.30	17694.15	14490.13	15046.14	15675.33
III	Depreciation	1384.59	1691.84	2941.42	1331.27	1691.84	1979.52
IV	Allocated share of Management and General overheads	9246.07	9708.37	11374.13	9028.07	9518.38	10529.03
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	1652.74	1862.96	-1152.58	3192.09	3329.89	3050.00
VI	Allocated share of FMI	745.87	634.26	681.95	745.87	634.26	681.95
VII	Allocated share of FME	4035.49	4253.65	4475.65	4035.49	4253.65	4475.65
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-3289.62	-3619.39	-3793.70	-3289.63	-3619.39	-3793.69
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-1636.88	-1756.43	-4946.28	-97.54	-289.51	-743.69
X	Capital Employed for the activity	36409.35	49185.20	70943.79	31814.06	44551.59	41847.96
XI	Return on Capital Employed	5385.36	7443.15	10908.59	4742.53	6791.30	6346.19
XII	Capacity Utilization	137.00	129.00	119.00	137%	129%	119%
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-7022.24	-9199.58	-15854.87	-4840.07	-7080.81	-7089.89
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-25.34%	-31.50%	-51.38%	-17.26%	-23.93%	-22.70%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-36.07%			-21.30%		

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for the Cargo handling activity

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	16713.88	17237.30	17279.20	17042.22	17614.06	17655.96
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	3888.68	4082.34	5101.95	3533.04	3665.88	3803.72
	(ii) Power	2350.00	2429.50	2479.50	2350.00	2429.50	2479.50
	(iii) Fuel	2.20	2.31	2.41	2.20	2.28	2.37
	(iv) Repairs and maintenance	1081.20	1067.14	1067.14	839.83	929.50	1046.56
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	1151.96	1212.50	1278.71	1129.75	1187.34	1243.77
	Total	8474.04	8793.79	9929.71	7854.82	8214.50	8575.92
III	Depreciation	610.69	846.01	2058.08	610.69	846.01	1096.18
IV	Allocated share of Management and General overheads	5538.82	5815.76	6813.38	5401.21	5688.87	6228.55
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	2090.33	1781.74	-1521.97	3175.51	2864.67	1755.31
VI	Allocated share of FMI	405.59	333.94	337.30	405.59	333.94	337.30
VII	Allocated share of FME	2445.21	2587.62	2749.23	2419.88	2570.64	2715.29
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-2039.62	-2253.68	-2411.93	-2014.29	-2236.70	-2377.99
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	50.71	-471.94	-3933.91	1161.21	627.97	-622.68
X	Capital Employed for the activity	14656.79	22702.80	40886.89	13312.90	20425.10	18853.58
XI	Return on Capital Employed	2243.14	3532.05	6439.40	2056.68	3209.23	2939.41
XII	Capacity Utilization	137.00	129.00	119.00	137%	129%	119%
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-2192.42	-4003.99	-10373.31	-895.47	-2581.26	-3562.09
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIII / I in %)	-13.12%	-23.23%	-60.03%	-5.25%	-14.65%	-20.18%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-32.13%			-13.36%		

-54-

Annex - III (a)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for total Ore Handling At Port

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	10369.50	10503.50	10503.50	10369.50	10503.50	10503.50
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	2372.56	2490.71	3112.80	2017.67	2093.54	2172.25
	(ii) Power	2350.00	2429.50	2479.50	2350.00	2429.50	2479.50
	(iii) Fuel	1.20	1.25	1.30	1.20	1.25	1.29
	(iv) Repairs and maintenance	874.10	862.74	862.74	636.73	729.04	846.10
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	910.24	958.69	1010.40	892.69	940.20	990.92
	Total	6508.10	6742.89	7466.74	5898.29	6193.52	6490.07
III	Depreciation	540.34	778.87	1995.28	540.34	778.87	1033.38
IV	Allocated share of Management and General overheads	4175.23	4383.99	5138.85	4016.33	4234.75	4736.8
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-854.17	-1402.25	-4097.37	-85.46	-703.64	-1756.75
VI	Allocated share of FMI	320.79	263.48	266.62	320.79	263.48	266.62
VII	Allocated share of FME	1487.93	1570.62	1660.23	1444.16	1536.87	1620.94
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-1167.13	-1307.14	-1393.61	-1123.37	-1273.39	-1354.32
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-2021.30	-2709.39	-5490.98	-1208.83	-1977.03	-3111.07
X	Capital Employed for the activity	11964.90	20137.96	38539.15	10874.40	18117.78	16744.67
XI	Return on Capital Employed	1825.16	3132.04	6075.52	1674.76	2845.87	2610.86
XII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-3846.46	-5841.43	-11566.50	-2883.59	-4822.90	-5721.93
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	-37.09%	-55.61%	-110.12%	-27.81%	-45.92%	-54.48%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-67.61%			-42.73%		

Annex - III (b)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for General Cargo

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	1819.74	1839.20	1849.50	1819.74	1839.20	1849.50
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	500.15	525.06	656.20	499.84	518.64	538.14
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	1.00	1.06	1.11	1.00	1.04	1.08
	(iv) Repairs and maintenance	198.00	195.43	195.43	194.18	191.66	191.66
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	80.28	84.29	89.11	78.73	82.66	87.39
	Total	779.43	805.84	941.84	773.75	793.99	818.26
III	Depreciation	38.34	36.27	33.67	38.34	36.27	33.67
IV	Allocated share of Management and General overheads	740.00	777.00	909.53	756.99	794.84	863.89
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	261.97	220.09	-35.55	250.65	214.09	133.67
VI	Allocated share of FMI	56.30	46.14	46.95	56.30	46.14	46.95
VII	Allocated share of FME	178.20	187.70	209.42	194.48	202.61	210.97
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-121.90	-141.57	-162.47	-138.19	-156.47	-164.03
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	140.06	78.52	-198.02	112.46	57.62	-30.35
X	Capital Employed for the activity	1270.34	1203.42	1095.72	1150.86	1082.61	984.35
XI	Return on Capital Employed	197.25	187.68	169.80	180.26	170.49	153.33
XII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-57.19	-109.16	-367.82	-67.80	-112.87	-183.68
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	-3.14%	-5.94%	-19.89%	-3.73%	-6.14%	-9.93%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-9.66%			-6.60%		

Annex - III (c)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for Warehouse

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	112.00	112.00	112.00	112.00	112.00	112.00
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs and maintenance	2.00	1.97	1.97	1.96	1.93	1.93
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	13.28	13.94	14.74	13.02	13.51	13.51
	Total	15.28	15.92	16.71	14.98	15.44	15.44
III	Depreciation	26.09	25.16	23.74	26.09	25.16	23.74
IV	Allocated share of Management and General overheads	7.66	8.04	9.43	7.89	8.28	9.68
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	62.97	62.88	62.12	60.04	63.11	63.13
VI	Allocated share of FMI	3.46	2.81	2.84	3.46	2.81	2.84
VII	Allocated share of FME	3.49	3.71	3.72	3.71	3.90	4.10
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-0.03	-0.90	-0.87	-0.25	-1.09	-1.26
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	62.95	61.98	61.24	62.79	62.03	61.87
X	Capital Employed for the activity	1215.10	1167.81	1079.33	1100.70	1050.54	969.39
XI	Return on Capital Employed	188.67	182.12	167.34	172.38	165.44	151.06
XII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-125.72	-120.14	-106.10	-109.59	-103.41	-89.19
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	-112.25%	-107.27%	-94.73%	-97.85%	-92.33%	-79.63%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-135.15%			-89.94%		

Annex - III (d)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for POL

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	786.00	823.00	823.00	786.00	823.00	823.00
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs and maintenance	2.00	1.97	1.97	1.96	1.93	1.93
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	131.39	137.96	145.84	128.86	133.71	133.71
	Total	133.39	139.93	147.82	130.82	135.64	135.64
III	Depreciation	5.92	5.71	5.39	5.92	5.71	5.39
IV	Allocated share of Management and General overheads	36.03	37.83	44.39	38.04	39.95	46.63
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	610.66	639.52	625.40	611.22	641.70	635.34
VI	Allocated share of FMI	24.32	20.64	20.89	24.32	20.64	20.89
VII	Allocated share of FME	30.50	32.59	32.87	32.43	34.26	36.28
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-6.18	-11.95	-11.98	-8.11	-13.62	-15.39
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	604.48	627.57	613.42	603.10	628.09	619.96
X	Capital Employed for the activity	206.45	193.61	172.69	186.94	174.17	155.17
XI	Return on Capital Employed	32.06	30.20	26.75	29.28	27.43	24.16
XII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	572.42	597.37	586.68	573.82	600.66	595.80
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	72.83%	72.58%	71.29%	73.01%	72.98%	72.39%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	73.06%			72.79%		

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for CHLD

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	3626.64	3959.60	3991.20	3954.98	4336.36	4367.96
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	1015.97	1066.57	1332.95	1015.52	1053.70	1093.32
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs and maintenance	5.10	5.03	5.03	5.00	4.93	4.93
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	16.77	17.61	18.61	16.45	17.27	18.25
	Total	1037.84	1089.21	1356.60	1036.97	1075.90	1116.50
III	Depreciation	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	Allocated share of Management and General overheads	579.90	608.90	711.17	581.95	611.05	571.55
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	2008.90	2261.49	1923.43	2336.06	2649.41	2679.91
VI	Allocated share of FMI	0.72	0.87	0.00	0.72	0.87	0.00
VII	Allocated share of FME	745.09	793.00	843.00	745.09	793.00	843.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-744.37	-792.13	-843.00	-744.37	-792.13	-843.00
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	1264.53	1469.36	1080.43	1591.69	1857.28	1836.91
X	Capital Employed for the activity						
XI	Return on Capital Employed						
XII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)						
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)						
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income						

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for the Vessel related activity

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	7831.73	8702.84	9116.32	7831.72	8702.83	9116.32
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	1219.17	1279.88	1599.55	1217.34	1263.12	1310.61
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	222.75	236.12	247.25	222.75	231.13	239.82
	(iv) Repairs and maintenance	234.15	231.11	231.11	133.31	139.76	146.83
	(v) Dredging	3067.23	3112.32	3207.71	3067.23	3112.32	3207.71
	(vi) Others	1119.65	1175.63	1242.81	1098.06	1152.97	1218.83
	Total	5862.95	6035.06	6528.43	5738.70	5899.29	6123.80
III	Depreciation	572.29	645.29	694.12	518.97	645.29	694.12
IV	Allocated share of Management and General overheads	2344.25	2461.46	2881.39	2340.65	2472.78	2747.12
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-947.76	-438.96	-987.63	-766.60	-314.53	-448.72
VI	Allocated share of FMI	242.28	218.31	231.40	242.28	218.31	231.40
VII	Allocated share of FME	1340.43	1405.74	1451.60	1396.84	1451.05	1514.21
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-1098.15	-1187.43	-1220.19	-1154.55	-1232.74	-1282.80
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-2045.91	-1626.40	-2207.82	-1921.15	-1547.27	-1731.52
X	Capital Employed for the activity	15594.00	20509.33	24605.77	12755.14	18445.84	18061.48
XI	Return on Capital Employed	2410.27	3198.90	3843.62	1981.80	2905.08	2819.95
XII	Capacity Utilization	137.00	129.00	119.00	137%	129%	119%
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-4456.18	-4825.29	-6051.43	-3902.95	-4452.35	-4551.47
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-56.90%	-55.45%	-66.38%	-49.84%	-51.16%	-49.93%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-59.57%			-50.31%		

Annex - IV (a)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for Berthing & Mooring

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	2442.39	2922.58	2962.02	2442.39	2922.58	2962.02
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	315.96	331.69	414.54	316.00	327.88	340.21
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	25.00	26.50	27.75	25.00	25.94	26.92
	(iv) Repairs and maintenance	18.10	17.86	17.86	17.75	17.51	17.51
	(v) Dredging	613.45	622.46	641.54	613.45	622.46	641.54
	(vi) Others	87.73	92.12	97.38	86.04	90.34	95.50
	Total	1060.24	1090.64	1199.08	1058.24	1084.14	1121.68
III	Depreciation	195.98	272.52	342.48	195.98	272.52	342.48
IV	Allocated share of Management and General overheads	399.51	419.49	488.91	414.12	434.83	467.33
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	786.66	1139.93	931.56	774.05	1131.09	1030.53
VI	Allocated share of FMI	75.56	73.31	75.19	75.56	73.31	75.19
VII	Allocated share of FME	242.40	254.04	266.61	256.46	265.67	276.56
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-166.84	-180.73	-191.43	-180.90	-192.36	-201.37
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	619.82	959.20	740.13	593.15	938.73	829.16
X	Capital Employed for the activity	8677.69	13475.14	17779.45	7890.19	12114.06	11908.50
XI	Return on Capital Employed	1317.74	2102.16	2783.74	1209.97	1908.21	1859.74
XII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-697.92	-1142.96	-2043.61	-616.82	-969.48	-1030.58
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	-28.58%	-39.11%	-68.99%	-25.25%	-33.17%	-34.79%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-43.52%			-31.07%		

Annex - IV (b)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for Pilotage & Towage

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	3980.25	4235.25	4477.30	3980.25	4235.25	4477.30
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	637.23	668.96	836.05	635.27	659.16	683.94
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	194.25	205.91	215.62	194.25	201.55	209.13
	(iv) Repairs and maintenance	117.05	115.53	115.53	27.02	28.59	30.26
	(v) Dredging	1226.89	1244.93	1283.08	1226.89	1244.93	1283.08
	(vi) Others	833.72	875.41	925.43	817.64	858.53	907.57
	Total	3009.14	3110.73	3375.71	2901.07	2992.76	3113.99
III	Depreciation	225.84	217.75	205.43	225.84	217.75	205.43
IV	Allocated share of Management and General overheads	1227.41	1288.78	1509.42	1249.95	1312.44	1443.94
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-482.14	-382.01	-613.26	-396.61	-287.70	-286.06
VI	Allocated share of FMI	123.13	106.24	113.65	123.13	106.24	113.65
VII	Allocated share of FME	687.97	724.58	750.59	709.84	740.52	774.86
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-564.84	-618.34	-636.94	-586.71	-634.28	-661.21
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-1046.98	-1000.35	-1250.20	-983.32	-921.99	-947.27
X	Capital Employed for the activity	2949.95	2627.68	2201.03	2673.42	2365.20	1985.11
XI	Return on Capital Employed	458.10	409.88	340.09	418.76	372.53	308.43
XII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-1505.08	-1410.23	-1590.29	-1402.08	-1294.52	-1255.70
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	-37.81%	-33.30%	-35.52%	-35.23%	-30.57%	-28.05%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-37.44%			-31.28%		

Annex - IV (c)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for Port Services

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	1376.50	1512.00	1644.00	1376.50	1512.00	1644.00
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	125.78	132.04	165.02	125.88	130.61	135.53
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	3.50	3.71	3.89	3.50	3.63	3.77
	(iv) Repairs and maintenance	98.65	97.37	97.37	88.20	93.32	98.72
	(v) Dredging	1226.89	1244.93	1283.08	1226.89	1244.93	1283.08
	(vi) Others	175.84	184.63	195.18	172.45	181.07	191.42
	Total	1630.66	1662.68	1744.54	1616.92	1653.56	1712.52
III	Depreciation	148.38	153.02	144.31	95.06	153.02	144.31
IV	Allocated share of Management and General overheads	633.12	664.77	779.31	593.49	638.26	746.24
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-1035.66	-968.48	-1024.17	-928.97	-932.85	-959.07
VI	Allocated share of FMI	42.58	37.93	41.73	42.58	37.93	41.73
VII	Allocated share of FME	372.81	387.29	387.90	394.34	406.57	422.47
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-330.23	-349.36	-346.17	-351.75	-368.64	-380.73
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-1365.89	-1317.84	-1370.33	-1280.73	-1301.49	-1339.81
X	Capital Employed for the activity	3944.97	4389.40	4614.12	2170.71	3950.37	4157.53
XI	Return on Capital Employed	631.10	684.18	718.08	349.80	621.78	650.19
XII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-1996.99	-2002.01	-2088.41	-1630.53	-1923.27	-1990.00
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	-145.08%	-132.41%	-127.03%	-118.45%	-127.20%	-121.05%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-134.80%			-122.23%		

Annex - IV (d)

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for Water supply

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	32.58	33.00	33.00	32.58	33.00	33.00
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	140.20	147.18	183.94	140.19	145.46	150.93
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs and maintenance	0.35	0.35	0.35	0.34	0.34	0.34
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	22.36	23.48	24.82	21.93	23.03	24.34
	Total	162.91	171.01	209.11	162.46	168.83	175.61
III	Depreciation	2.09	2.00	1.90	2.09	2.00	1.90
IV	Allocated share of Management and General overheads	84.21	88.42	103.75	83.09	87.25	89.61
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)	-216.63	-228.42	-281.76	-215.06	-225.08	-234.12
VI	Allocated share of FMI	1.01	0.83	0.84	1.01	0.83	0.84
VII	Allocated share of FME	37.25	39.83	46.49	36.20	38.28	40.32
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-36.24	-39.00	-45.66	-35.20	-37.45	-39.48
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-252.87	-267.43	-327.42	-250.26	-262.53	-273.61
X	Capital Employed for the activity	21.39	17.11	11.17	20.82	16.21	10.34
XI	Return on Capital Employed	3.32	2.67	1.71	3.27	2.56	1.59
XII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	-256.19	-270.10	-329.13	-253.53	-265.09	-275.20
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII / I in %)	-786.35%	-818.49%	-997.35%	-778.17%	-803.30%	-833.93%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-909.86%			-805.14%		

Annex - V

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for the Estate activity

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	773.62	756.35	791.60	773.62	756.35	791.60
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	75.12	78.86	98.56	74.56	77.37	80.27
	(ii) Power	10.50	10.85	16.12	10.50	10.85	16.12
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs and maintenance	352.95	348.36	348.36	204.09	211.76	219.73
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	99.12	104.08	110.02	97.21	102.07	107.90
	Total	537.69	542.16	573.06	386.36	402.05	424.02
III	Depreciation	52.43	56.71	53.51	52.43	56.71	53.51
IV	Allocated share of Management and General overheads	855.97	898.77	1054.64	854.62	847.38	989.55
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-672.47	-741.29	-889.61	-469.25	-549.79	-675.48
VI	Allocated share of FMI	23.93	18.97	20.09	23.93	18.97	20.09
VII	Allocated share of FME	122.93	126.28	127.42	94.53	100.32	107.34
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-99.00	-107.31	-107.33	-70.60	-81.35	-87.25
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-771.47	-848.60	-996.94	-539.85	-631.14	-762.73
X	Capital Employed for the activity	3907.41	3934.21	3699.11	3704.48	3782.30	3347.22
XI	Return on Capital Employed	382.40	394.20	354.62	384.28	388.34	340.22
XII	Capacity Utilization	137.00	129.00	119.00	137.00	129.00	119.00
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) + (XI)	-1153.87	-1242.80	-1351.56	-924.13	-1019.48	-1102.95
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-149.15%	-164.31%	-170.74%	-119.46%	-134.79%	-139.33%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-161.40%			-131.19%		

Annex - VI

Mormugao Port Trust (MOPT)
Cost statement for the Railways activity

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT at existing level of tariff			Estimates considered by TAMP at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	2394.00	2513.00	3670.00	2394.00	2513.00	3670.00
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	309.01	324.40	405.42	309.59	321.23	333.31
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	50.05	53.05	55.56	50.05	51.93	53.88
	(iv) Repairs and maintenance	127.50	125.84	125.84	83.37	86.50	89.76
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	68.58	72.01	76.12	67.25	70.62	74.65
	Total	555.14	575.30	662.94	510.26	530.29	551.60
III	Depreciation	149.18	143.83	135.71	149.18	143.83	135.71
IV	Allocated share of Management and General overheads	507.03	532.38	624.71	482.14	509.34	563.80
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV)	1182.65	1261.49	2246.63	1252.43	1329.54	2418.89
VI	Allocated share of FMI	74.06	63.04	93.16	74.06	63.04	93.16
VII	Allocated share of FME	126.92	134.00	147.41	124.24	131.65	138.81
VIII	FMI Less FME (VI) – (VII)	-52.86	-70.97	-54.25	-50.18	-68.61	-45.65
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	1129.79	1190.52	2192.39	1202.25	1260.93	2373.24
X	Capital Employed for the activity	2251.15	2038.86	1752.02	2041.54	1898.35	1585.68
XI	Return on Capital Employed	349.56	318.01	270.95	319.77	288.65	246.61
XII	Capacity Utilization	137.00	129.00	119.00	137%	129%	119%
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) + (XI)	780.23	872.51	1921.43	882.48	972.28	2126.63
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	32.59%	34.72%	52.36%	36.86%	38.69%	57.95%
XV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	39.89%			44.50%		

Annex - VII

Mormugao Port Trust**SCALE OF RATES****1.1. Definitions - General**

In this scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **"Cold Move"** shall mean movement without the power of the engine of the vessel.
- (iii). **"Combination Loading"** denotes loading of vessel primarily at berth No. 9 (MOHP) and then uptopping in stream.
- (iv). **"Foreign-going Vessel"** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (v). **"Stream Loading"** denotes loading of vessel exclusively at places other than at berths.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A Foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
 - (a). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
 - (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees. For this purpose, the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers in the port premises in case of export containers shall be applied for conversion of dollar denominated charges.

- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.
- (v).
 - (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). Cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL, including crude oil, Iron Ore and Iron Pellets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d). In case of container related charges, the concession will be applicable on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
 - (e). In case container / cargo from foreign port lands at MOPT for subsequent transshipment to an Indian Port on coastal voyages, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied.
- (vi). Interest on delay payments /refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest at the rate of 13.75% per annum on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the MOPT shall pay penal interest at the rate of 13.75% per annum on delayed refunds.
 - (b). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (c). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the MOPT. This provision shall, however, not applied to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill
- (viii).
 - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The MOPT may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The Port may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
 - (c). The Port should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (ix). Port dues @ 50% shall be levied in case of cruise vessels. Likewise, pilotage fees, Berth Hire & Anchorage Charges @ 70% of applicable rate shall be charged on cruise vessels.
- (x). The users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the MOPT

PART - I -VESSEL RELATED CHARGES

SECTION A - PORT DUES

Sr. No.	Particulars	Rate Per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel
		Coastal Vessels (in Rs.)	Foreign-going vessels (in US \$)	
1.	Vessels	4.02	0.146224	Each Entry
2.	(a). Country Crafts, Tugs, Launches, Fishing trawlers, Barges and other vessels not covered in Sl. No. 1 above and not engaged in carrying iron ore.	1.79	0.065572	Each Entry
	(b). Country Crafts, Launches and barges carrying ores.	Free	Free	

Notes:

- (1). Port Dues shall be levied for each entry of a vessel except transhippers in which case the levy will once in thirty days.
- (2). Port Dues shall be levied at 70% of above rates in the following cases:
 - (i). Vessels engaged in loading and unloading parcels of general cargo of the order of not more than 3000 tonnes.
 - (ii). Vessels calling at the Port exclusively for lightering general cargo into other vessels for being carried to any other port in the country.
 - (iii). LASH, container and RO - RO vessels.
- (3). Port Dues shall not be levied on :
 - (i). Any pleasure yacht.
 - (ii). Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
 - (iii). Vessels belonging to Government and plying blue/white ensigns.
 - (iv). Vessels belonging to other Indian Ports.
 - (v). Research vessels of Govt. of India and defence vessel of Foreign Government coming on goodwill visits.
- (4). A vessel entering the Port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (5). A Vessel entering the Port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purposes of repair) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.

- (6). The cruise vessels where embarking or disembarking of passengers is not involved shall be charged with only 50% of the Port dues.
- (7). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the 'Remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levy of Port Dues.
- (8). The special rate of US \$ 0.01885 per GRT per hour or part thereof shall be levied on foreign naval vessels for occupation of General Cargo Berths and Mooring Dolphins.

SECTION-B - PILOTAGE FEES

The composite Pilotage-cum-towage fee includes one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience'. Shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges.

I. Schedule of Pilotage Fees

Sr. No.	Class of Vessel	Rate Per GRT	
		Coastal Vessels (in Rs.)	Foreign-going vessels (in US \$)
1.	Up to 30000 GRT	8.97	0.327314
2.	30001 to 60000 GRT	7.22	0.261846
3.	60001 GRT & above	6.31	0.229125

II. Schedule of Shifting charges

Sr. No.	Class of Vessel	Rate per GRT per act of shifting	
		Coastal Vessels (in Rs.)	Foreign-going vessels (in US \$)
1.	All vessels upto 30,000 GRT	1.38	0.0502
2.	Vessels of 30,001 to 60,000 GRT	1.11	0.0402
3.	Vessels of 60,001 GRT and above	0.96	0.0351

Notes:

- (1). For shifting a vessel from stream to berth or berth to stream or change of berths or anchorages, separate charges are leviable. The shifting charges shall be levied on all acts of shiftings, which excludes the inward and outward movements connected with the pilotage.
- (2). Any shifting operation performed for the convenience of the port shall not be charged. Port Convenience is defined to mean any of the following:
 - (i). If a working cargo vessel at berth or any vessel including transhippers at anchorage/mooring buoys is shifted/unberthed for undertaking dredging work/hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel (s) shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (ii). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing the shifting charges, such shifting shall be treated as "Shifting for port convenience".
- (3). In case of transhippers, however, all acts of shifting are chargeable.

- (4). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from the payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:
- (i). Non-Cargo vessels which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
 - (ii). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
 - (iii). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.
- (5). **Cancellation Charges:**

In case of Pilots, whose services have been requisitioned for any movement but not utilised, fees as given below shall be levied.

Sr. No.	Description	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	Cancellation received 2 hrs. before Pilot booked time	NIL	NIL
(ii).	Cancellation received less than 2 hrs but more than ½ hr before Pilot booked time	2642.19	96.29568
(iii).	Cancellation received less than ½ hr before Pilot booked time or if pilot has left station but tugs have not left Station	3302.72	120.3696
(iv).	Cancellation received after pilot boarding and within ½ hr of boarding but tugs have not left station	3963.40	144.44508
(v).	- do - but 1 tug left station	7926.56	288.8886
(vi).	- do - but 2 tugs left station	11889.80	433.33368
(vii).	- do - but 3 tugs left station	15853.05	577.7772
(viii).	After 30 minutes of Pilot boarding (In addition to the detention charges as applicable)	3963.31	144.44508

Note:

The cancellation charges shall not be levied if a booking for vessel's movement is cancelled for reasons attributable to the Port.

(6). **Detention charges –**

If a vessel is not able to move within thirty minutes of pilot's boarding it for the purpose of pilotage, it shall be liable to pay an extra fees @ Rs.2642.06 per half an hour or part thereof in case of coastal vessel or US\$ 96.29 per half an hour or part thereof in case of Foreign going vessel beyond thirty minutes, till it moves. In addition to this, tug hire charges will be payable as given below:

Sr. No.	Description	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	Without tug per half hr. or part thereof	2642.19	96.2957
(ii).	With 1 tug - do -	7926.56	288.8886
(iii).	With 2 tugs - do -	11889.80	433.3337
(iv).	With 3 tugs - do -	15853.05	577.7772

- (7). If an outward bound vessel carries away a pilot outside the port limits due to the bad weather, compensation @ Rs.3094.65 per day in case of coastal vessel or US\$ 158.13 per day in case of foreign-going vessels shall be payable by the Master of the vessel (iii)

- the pilot reports back for duty at the Port. In addition, the boarding and lodging expenses of the pilot on board the ship and the cost of sending him back to the Port shall be payable by the Master of the Vessel.
- (8). Charges for double banking of transhipper at West of Break water shall be 1 1/2 times the shifting charges applicable.
 - (9). For piloting a vessel on "Cold Move", partly or fully in any operations, pilotage fee shall be levied at double the rates mentioned in the Schedule of Pilotage Fees.
 - (10). The vessel after discharging cargo, goes out of Port limits for cleaning and re-enters the Port limit shall attract pilotage fees. Shifting charges shall be applicable, if cleaning of such vessel is carried out within the Port limits.

III. Special charges for Western India Shipyard Limited Dry dock at Mormugao Harbour

1. Inward and outward Movements into / from WISL Area:

Vessels entering Floating Docks/Lay up Jetty / Slipway:

- | | |
|---|--|
| (i). Hot Move | The actual rate of Pilotage Fees as per the Schedule of rates given under section B (I) |
| (ii). Cold Move (Viz, without the Powers of engines or steering, partly or fully) | Double the rate of Pilotage fees as per the Schedule of rates given under section B(I), if both inward and outward movements are cold movements. If only one is cold then 1 1/2 times the rate of Pilotage fees will be charged. |

2. Other Movements:

From Port area to dry Docks/Slipway and vice versa, Dry Docks/Slipway to Lay-up Jetty and vice versa or from lay-up Jetty to port area or vice versa.

- | | |
|---|---|
| (i). Hot Move | 50% of the Pilotage fees as per Schedule of rates for each operation. |
| (ii). Cold Move
(Viz, without the power of engines or steering, partly or fully) | Charges at double the rates as specified for movements at Hot Move. |

Notes:

- (1). The above charges are in addition to the prescribed Pilotage Fees as per the Scale of Rates & statement of conditions prevailing from time to time.
- (2). All movements for berthing, unberthing or shifting to/from WISL facilities are charged at the rates mentioned above
- (3). Vessels arriving Mormugao port solely for use of the WISL facilities, will initially pay as per rates prescribed in 1 (i) or 1 (ii) above. They will be entitled to one free shifting not involving movement to/from WISL facilities.

SECTION - C - BERTH HIRE / ANCHORAGE CHARGES

I. BERTH HIRE CHARGES

Sr. No.	Size of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof						
		Berth No.8		Berth No. 7, 10, and 11 (where shore cranes are not provided)		Berth No.9 (MOHP)		
		Coastal vessel (in Re)	Foreign going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Re)	Foreign going vessel (in US \$)	Size of vessel for Berth No.9	Coastal vessel (in Re)	Foreign going vessel (in US \$)
(i)	Vessels upto 15000 GRT	0.06890	0.002535	0.0351	0.001274	(i) Vessels upto 30,000 GRT	0.1391	0.005093
(ii)	Vessels upto 15000 GRT	0.1456	0.0052936	0.0975	0.003543	(i) Vessels upto 30,001 to 60000 GRT	0.3744	0.0136656
						(i) Vessels upto 60,000 GRT	0.1287	0.004703

Notes:

- (1). The above charges are leviable against Masters, Owners or Agents of vessels and other floating crafts approaching or lying at or alongside berths, wharfs, mooring, quay, jetties etc., per GRT per hour or part thereof.
- (2). The rates are applicable to all vessels irrespective of the destination.
- (3). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of port equipment or power failure or for any other reasons attributable to the port subject to night navigation & inclement weather.

II. ANCHORAGE CHARGES

1. Vessels not engaged in loading / unloading operations of cargo or embarking or disembarking passengers :

Sr. No.	Description	Rate per hour or part thereof	
		Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US\$)
(a).	Own anchor W/B	53.89	1.96
(b).	Own anchor E/B	75.27	2.74
(c).	Use of mooring Buoys	107.38	3.91

2. Vessels engaged in loading/unloading of cargo or embarking and disembarking passengers:

Sr. No.	Class of Vessels	Rate per hour or part thereof			
		Coastal Vessel (in Re.)		Foreign-going vessel (in US\$)	
		East of Break Water	West of Break Water	East of Break Water	West of Break Water
(a).	Rate per GRT	0.0273	0.0208	0.000979	0.000744

3. Other Vessels:

Sr. No.	Description	Rate per hour or part thereof			
		Coastal Vessel (in Rs.)		Foreign-going vessel (in US\$)	
		East of Break Water	West of Break Water	East of Break Water	West of Break Water
(a).	Launches, fishing Trawlers, country crafts, research and survey vessels, barges not engaged in ore carrying & Mini bulk carriers of size up to 1800 GRT.	5.395	5.395	0.19591	0.19591

Notes common to Sections C(I) and C(II):

- (1). Berth hire includes charges for services rendered at the Berth, such as occupation of Berth, overtime at Berth, telephones, rubbish removal, cleaning of Berths, fire watch, etc.
- (2). The period of 1 hour shall be calculated from the time the vessel occupies berth/anchorage.
- (3).
 - (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signalling its readiness to sail.
 - (ii). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
 - (iii). The master/agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
 - (iv). There shall be a penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal.

"False signal " would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such reasons attributable to the vessel. This excludes the signalling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.
- (4). If a vessel is not ready to vacate the berth within 3 hours after the completion of cargo or after the expiry of notice given by the officers authorised by the MOPT, to so vacate the berth, whichever is later, the vessel shall be liable to pay an additional berth hire charge at five times the normal rate, the incidence being reduced to per hour or part thereof.
- (5). The deballasting time allowed at Berth no. 9 shall be 3 hours and beyond that penal Berth hire charges shall be levied at five times the normal berth hire charges, the incidence being reduced to per hour or part thereof, i.e. without any supplementary charge or rebate that may be applicable to the vessel. This will be in addition to the normal berth hire charges applicable for the entire duration of the vessels' stay at the berth.
- (6). If any barge brought to the barge unloading jetties attached to the MOHP does not vacate the jetty within 15 minutes of the completion of unloading or the barge unloader time allotted for the exporter to whom the barge had brought the ore, it shall be liable to pay berth hire charges for the jetty at the rate of Rs.197.34 per hour or part thereof.

- (7). Vessels banked on off-side of another vessel at the Berth, Berth Hire Charges shall be leviable at 50% of charges payable by the vessels.
- (8). Barges, country crafts, tugs or fishing trawlers, etc. which come to berth solely for the purpose of bunkering, taking water, for repairs or landing ship's crew, the minimum prescribed berth hire charges shall not apply.
- (9). Vessel using mooring buoys/dolphins while loading and unloading of cargo or embarking or disembarking passengers, an additional charge of Rs.32.24 per hour or part thereof in case of coastal vessel and US \$ 1.175525 per hour or part thereof in case of foreign-going vessel, shall be levied in addition to anchorage fees prescribed in Schedule 2 under Section C(II).
- (10). Vessels handling cargo or idling at the Mooring Dolphins shall pay Anchorage Charges as prescribed under item no. 2 of Section C(II). In addition to Anchorage charges, the vessels using Mooring Dolphins shall pay additional charges as prescribed under note No. 9 above.
- (11). Rates prescribed at Schedule 3 under section C(II) shall not be applicable in case of launches, fishing trawlers and country crafts duly registered in Goa and licensed to operate within the port limits under the MPT Harbour Craft Rules.
- (12). Priority Berthing
 - (i). For providing "Priority Berthing" to any vessel, a fee equivalent to Berth hire charges for a single day or 75% of the berth Hire charges calculated for a total period of actual stay at the Berth whichever is higher, shall be levied.
- (13). Ousting Priority Berthing
 - (i). For providing ousting priority to a vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay of the vessels at berth, whichever is higher, shall be levied.
 - (ii). In addition, shifting out/in charges of the Vessels shall be levied on the vessels, which are provided ousting priority.
 - (iii). Exemptions to the following vessels from the application of charges as per the above schemes:
 - (a). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence, Government of India.
 - (b). Defence vessels of Foreign Govt. coming up on goodwill visits.
 - (c). Vessels hired for the purpose of Antarctic expedition by Department of Ocean Development and research vessel of Govt. of India.
 - (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.
- (14). Efficiency Linked Tariff Scheme
 - (i). This scheme will be applicable to iron ore vessels handled at Berth No.9 (MOHP) during the fair season only, i.e. vessels sailing between 1 October and 31 May.
 - (ii). The turnaround time for the purpose of ELT scheme will be reckoned from the time of availability of adequate cargo i.e. 90% of the parcel size in the stack yard and ready for shipment on the basis of stock declared by the concerned exporter and close at the time of departure from berth on completion of cargo operation.

- (iii). The cut off limit, i.e. the norm for any vessel will be determined using the formula given below:

$$\text{Cut off limit (for ship X)} = \frac{A}{B} + C$$

Where

A = Tonnage loaded (into ship X) at berth No. 9

B = Average daily loading rate (Based on the past 5 years data) calculated as

Total tonnage handled at berth No.9

Total time (gross) spent by vessels at berth No.9

C = Average Pre-berthing detention (based on the past 5 years data)

- (iv). For determining the 'norm/cut off time' as well as the actual performance, the total time taken for loading shall be considered when any vessel loads two different parcels by the same or different exporters.
- (v). The aggregate of actual pre-berthing detention time suffered by a vessel and the total time actually spent by the vessel at berth No.9 will be compared with the 'norm/cut off time' computed in the manner set out at (iii) above for that vessel to determine whether the vessel is entitled to a rebate in berth hire charges/anchorage charges or has to pay supplementary berth hire charges / anchorage charges.
- (vi). Supplementary berth hire charges/anchorage charges @ 40% of the normal berth hire charges/anchorage charges for the pre-berthing detention period payable at the prescribed rates shall be levied, in addition, on the vessels which turnaround in lesser time than the 'norm/cut off time' so determined.
- (vii). A rebate @ 40% of the normal berth hire charges/anchorage charges for the pre-berthing detention period, payable at the prescribed rates, shall be granted if the turnaround time of the vessel exceeds the norm/cut off time so determined.
- (viii). Supplementary berth hire/anchorage charges shall be payable in advance along with the normal berth hire/anchorage charges on an estimated basis and will be refunded if the vessels does not achieve the stipulated turnaround time.
- (ix). The MOPT shall revise the Scheme every year based on the preceeding five years' average data by applying the general formula prescribed in sub note (iii) above. While doing so, the MOPT shall furnish the relevant figures to the Goa Mineral Ore Exporters Association.
- (x). The scheme shall be applicable to iron ore vessels loaded at berth No. 9 irrespective of they are first loaded in stream and later on at berth No. 9 (MOHP)

SECTION - D - CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS AND MISCELLANEOUS SERVICES

I. (A). Charges for supply of water to vessels:

Sr. No.	Position	Rate per 1000 litres	
		Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	At Berth	130.33	4.75023
2.	By Barges		
	(a). Within Break Water	228.15	8.31409
	(b). Beyond Break Water	293.28	10.68865

(B). Charges for cancellation of water supply after barge has left station:

Sr. No.	Description	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	For supply at EOB	3076.45	112.13
2.	For supply at WOB	6152.97	224.25

(C). Detention charges for water barge:

Sr. No.	Description	Rate per half an hour or part thereof	
		Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	For supply at EOB	1538.23	56.063
2.	For supply at WOB	3076.52	112.125

Charges for minimum requisition for water supply by barge shall be for 50 tonnes at WOB or 25 tonnes at EOB. However, if lesser quantity is being supplied by the Port due to shortage of water then charges would be as per the quantity.

II. Charges for use of Tugs:

Sr. No.	Description	Rate per hour or part thereof (inclusive of fuel and lubricants)	
		Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1	Tug used for operation other than for assisting berthing, Unberthing, shifting and towage of vessels within Port limits.	12895.35	469.983

PART-II - CARGO RELATED CHARGES

SECTION A - WHARFAGE CHARGES

1. BULK CARGO

Sr. No.	Particulars of Commodities	Unit	Rate in Rs.	
			Import & Export Cargo	Import/Export Coastal Cargo
I.	Bulk Cargoes			
1.	Acids of all kinds	Metric Tonne	67.50	40.50
2.	Animal Products	Metric Tonne		
	(a). Hide & Skin	Metric Tonne	30.00	18.00
	(b). Bone and Bone Meal	Metric Tonne	15.00	9.00

Sr. No.	Particulars of Commodities	Unit	Rate in Rs.	
			Import & Export Cargo	Import/Export Coastal Cargo
3.	Arms, Ammunition, Explosives and Defence Stores	Metric Tonne	60.00	36.00
4.	Asbestos	Metric Tonne		
	(a). Asbestos, unmanufactured	Metric Tonne	18.00	10.80
	(b). Asbestos, manufactured	Metric Tonne	22.50	13.50
5.	Alumina (Bulk)	Metric Tonne	30.00	18.00
6.	Carbon Black Feedstock	Metric Tonne	45.00	27.00
7.	Caustic Soda	Metric Tonne	45.00	27.00
8.	Cement Clinker, Cement & Cement Products	Metric Tonne	30.00	18.00
9.	Coal, Firewood, Coke/Charcoal	Metric Tonne	30.00	18.00
10.	Construction Materials like Sand, Bricks, Tiles, Lime, Clay, etc.	Metric Tonne	9.00	5.40
11.	Cotton	Metric Tonne		
	(a). Raw Cotton and Cotton Yarn	Metric Tonne	45.00	27.00
	(b). Cotton Waste	Metric Tonne	9.00	5.40
12.	Fertilizers & Fertilizer Raw Materials including Sulphur, Rock Phosphates, Manures and other chemicals	Metric Tonne	27.00	16.20
13.	Foodgrains other than Rice & Wheat, Oil Seeds, Cereals, Pulses including Food	Metric Tonne	22.50	13.50
14.	Fruits, Nuts including Raw Cashew, Tapioca, Coconut, Copra, Tamarind Seeds etc.	Metric Tonne		
	(a). Fruits and Vegetables including Coconut and Onions	Metric Tonne	18.00	10.80
	(b). Nuts of all sorts and not otherwise specified	Metric Tonne	36.00	21.60
15.	Jute and Jute Products, Coir and Coir Products	Metric Tonne	15.00	9.00
16.	Granite & Marbles	Metric Tonne		
	(a). Blocks (undressed)	Metric Tonne	15.00	9.00
	(b). Dressed, sculptured or engraved	Metric Tonne	30.00	18.00
17.	Liquid Cargo			
	(a). Mono Ethylene Glycol	Metric Tonne	45.00	27.00
	(b). Other Liquid Cargo	Metric Tonne	45.00	27.00
18.	Logs, Timber, Wood, Bamboos, etc.	Metric Tonne		
	(a). Unprocessed	Metric Tonne	22.50	13.50
	(b). Processed such as Boards, Poles, Plywood etc.	Metric Tonne	30.00	18.00
	(c). Wood Pulp	Metric Tonne	37.50	22.50
19.	Molasses	Metric Tonne	30.00	18.00
20.	Phenol	Metric Tonne	52.50	31.50
21.	Metals (All), Metal Products, Sponge Iron, Hot Briqueted Iron & Scrap, etc.	Metric Tonne	30.00	18.00
22.	Pig Iron	Metric Tonne	26.25	15.75
23.	Oil Cakes, Fodder, Bran, Cattle Feed, etc.	Metric Tonne	24.00	14.40
24.	Paper	Metric Tonne		
	(a). Paper of all kinds other than Waste Paper	Metric Tonne	37.50	22.50
	(b). Waste Paper	Metric Tonne	22.50	13.50
25.	Rubber and Rubber Products	Metric Tonne		
	(a). Rubber-Raw	Metric Tonne	22.50	13.50
	(b). Rubber-Manufactured	Metric Tonne	37.50	22.50
26.	Salt	Metric Tonne	4.35	2.61
27.	Sugar	Metric Tonne	37.50	22.50

Sr. No.	Particulars of Commodities	Unit	Rate in Rs.	
			Import & Export Cargo	Import/Export Coastal Cargo
28.	Synthetic Resin	Metric Tonne	37.50	22.50
29.	Metallurgical Coke	Metric Tonne	45.00	27.00
30.	Liquefied Petroleum Gas	Metric Tonne	125.00	75.00
31.	Rice	Metric Tonne	30.00	18.00
32.	Wheat	Metric Tonne	30.00	18.00
33.	Limestone	Metric Tonne	9.60	5.75
34.	Liquid Ammonia	Metric Tonne	99.00	59.40
35.	Goods not otherwise specified elsewhere	Metric Tonne	30.00	18.00
36.	All live Animals, Birds & Reptiles	Each	7.50	4.50
37.	Baggage and personal effects not accompanying bonafide passengers	Per 50 Kgs or part thereof	3.00	1.80

Notes:

1. The wharfage charges on phosphoric acid when handled in stream, will be 50% of the wharfage prescribed under item no. 1
2. Before classifying any cargo as 'unenumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the schedule given above.

II. Mineral Oils / POL Products

Sr. No.	Description	Unit	Rate in Rs.	
			Import /Export Cargo	Import/Export Coastal Cargo
1.	(a). All items with flash Point of 76 deg F (24.44 deg C) & above, including Diesel Oil, Furnace Oil, Fuel Oil, Aviation Turbo Fuel and items not specified herein, except kerosene.	Metric Tonne	70.00	42.00
	(b). Kerosene	Metric Tonne	50.00	30.00
2.	(a). All items with flash point below 76 deg F (24.44 deg C) including Aviation Spirit, Benzene, Petrol, Gasoline, Motor Spirit and items not specified herein except Petroleum Coke.	Metric Tonne	99.00	59.40
	(b). Petroleum Coke	Metric Tonne	24.00	14.40

Note: POL products will not be entitled for concessional wharfage rate for coastal cargo. Wharfage rate prescribed for import/export cargo in column 4 will apply to coastal POL products as well.

III. Mineral Ores and Pellets (Other than Berth No. 9 - MOHP)

Sr. No.	Class of Vessel	Rate per tonne (in Rs.)							
		Position at Berth				Position in Stream / Overside			
		Iron Ore	Iron Ore Pellets	Other ores & Pellets Other than coastal cargo	Coastal Cargo	Iron Ore	Iron Ore Pellets	Other ores & Pellets Other than coastal cargo	Coastal Cargo
1.	Upto 30,000 DWT	12.22	14.56	17.10	10.27	7.54	9.88	11.05	6.63
2.	Above 30,000 DWT but below 1,00,000 DWT	12.22	14.56	17.10	10.27	8.71	11.05	12.22	7.35

3.	1,00,000 DWT & above	12.22	14.56	17.10	10.27	9.88	12.22	14.56	8.71
4.	(i). Perlite Ore			19.24	11.57			19.24	11.57
	(ii). Ferrous metallurgical residue (oxide fine)			14.56	8.71			14.56	8.71
	(iii). Manganese Ore and Ferro-manganese Ore			12.22	7.35			12.22	7.35
5.	Iron Ore pellets (handled by barges for coastal traffic)		21.58						

Notes to Section A-I, II & III:

- (1). The weight to be charged shall be subject to a minimum of 50 Kgs. The Fraction to be rounded off to the next higher multiple of 50 Kgs.
- (2). Goods landed on the quay wall with a declaration made within 24 hours after their arrival or within 48 hours when the day of unloading is a port holiday; that they are intended for transshipment for other ports, such goods being despatched within one month from the date of landing. At two thirds (2/3) of respective wharfage rates for each operation
- (3). Goods from vessels, which being alongside the landing place transhipped into a lighter or vice versa without their being passed over the landing place. At 75% of the wharfage rates.
- (4). The bulk items handled in small lots of less than one metric tonne shall attract wharfage on per tonne basis.
- (5). Wharfage on all the commodities, other than Ores and Pellets, when handled in stream, shall be charged at 60% of the rates applicable at Berth.
- (6). Fee @ Rs.2.15 per tonne on Coal/Coke handled at berth nos. 7, 10 and 11 towards recovery of expenditure on Dust Suppression System. This levy shall not be charged for calcined coke, which is brought in bagged form for export.

IV. Iron Ores and Pellets Handling Charges (Exported through MOHP at Berth no.9)

Sr. No.	Description of Goods	Import/Export Rate per Tonne or part thereof (in Rs.)
1.	Iron Ore	84.24
2.	Iron Ore Pellets	
	(i) During the period June to August each year	90.08
	(ii) During the fair season beginning from September to May each year	158.99

Notes:

- (1). In addition to the above handling charges, minimum surcharge shall be leviable @ Rs.5.85 per tonne, subject to rebate for the plot allottees holding the plot for a minimum period of 1 year from the start of each operational year on the following pattern.

On Achieving a level of turnover	Rate of rebate allowed per 1000 kg or part thereof (in Rs)
8.75 times the normal plot capacity	1.30
9.00 times the normal plot capacity	2.60
9.25 times the normal plot capacity	4.16
9.50 times the normal plot capacity	5.85

- (2). 'Operational Year ' means the period of 12 months beginning with the 1st day of October and ending with 30th September of the following calendar year.
- (3). Rebate to the plot allottee will be paid in two installments as indicated below:
- (i). On the expiry of the first eight months of the operational year, an interim payment of rebate limited to 75% of the amount admissible under note (1) on the turnover actually achieved during this period shall be paid.
 - (ii). On the completion of the operational year the rebate admissible on the total turnover during the year shall be paid after adjusting the interim payment made, if any, as per note 3 (i) above.
- (4). The charges for primary loading and luptopping of iron ore through transhippers shall be collected from the transhipper vessel owners @ Rs.7.02 per tonne and Rs.3.51 per tonne respectively.

(The above rates were agreed upon by both the parties through consent terms before the Hon'ble Supreme Court of India during September 1996.)

SECTION - B - CONTAINER HANDLING CHARGES

I. Consolidated charges for handling containers and containerized cargo

Sl. No.	Particulars	Rate per container (in Rs.)			
		Coastal		Foreign	
		20'	40'	20'	40'
1.	Loaded Container	600.00	900.00	1000.00	1500.00
2.	Empty Container	60.00	90.00	100.00	150.00

Note: Consolidated charges prescribed above include handling charges, wharfage for container as well as wharfage on containerised cargo.

II. Storage Charges

Sr. No.	Period	Rate per container per day or part thereof	
		Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US \$)
1.	For the first 30 days		
	- upto 20 ft	6.55	0.143
	- above 20 ft	9.80	0.214
2.	The above rates shall be increased by :		
(a).	From 31st day to 45th day	: 50%	
(b).	From 46th day to 60th day	: 75%	
(c).	From 61st day to 90th day	: 100%	
(d).	From 91st day & onwards	: 200%	

Notes:

- (1). 1 day Free Period shall be allowed on containers landed/shipped either empty or stuffed. Free period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers, the free period shall commence from the time the container enters the terminal.
- (2). Free Period prescribed above excludes Sundays, Customs notified holidays and port's non-working days.

- (3). The Storage charges on abandoned FCL Containers/ Shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions :
- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Custom orders for release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized / confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.
- (4). Storage charge on container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver/ship container when requested by the user.
- (5). If operational area is leased on rental to users, storage charge on containers shall not be levied.

III. Electricity charges for reefer containers

Sr. No.	Description	Rate Per 4 hours or Part thereof (in Rs.)
1.	Charges for supply of electricity per reefer container	
(a).	Container of length upto 20'	Rs. 139.00
(b).	Container of length above 20'	Rs. 154.00

General Note to Section B:

- (1). There shall be no shifting charge for shifting of containers due to reasons not attributable to the users.

SECTION - C- STORAGE CHARGES FOR TRANSIT SHEDS.

I. IMPORT

A. Break Bulk Cargo

(i). Free days - 10 days

(ii). Demurrage

Demurrage shall be payable on expiry of free days at the following rates:

Period	Rate per tonne per day (Rs.)
1 - 10 days	10.00
11 - 20 days	15.00
21 - 30 days	20.00
31st day onwards	25.00

B. Dry Bulk Cargo

(i). Free days - 3 days

(ii). Normal rent

Commodity	Rate per tonne per day (Rs.)
(a). MOP, Rock Phosphate, Urea, etc. (for all types of fertilizers)	1.00
(b). Raw Sugar	1.00
(c). Cement & Others	1.00

Normal rent shall be payable after the expiry of free days which will be calculated based on the daily delivery rate as follows after complete discharge of vessel's cargo.

Commodity	Delivery rate per day
(a). MOP, Rock Phosphate, Urea etc. (for all types of fertilizers)	750 tonnes
(b). Raw Sugar	500 tonnes
(c). Commodity other than specified above	500 tonnes

(iii). Demurrage

Demurrage shall be payable after the expiry of normal period at the rate given below:

Period	Rate per tonne per day (Rs.)
1 - 10 days	3.00
11 - 20 days	6.00
21 - 30 days	10.00
31st day onwards	15.00

II. EXPORT**A. BREAK BULK CARGO**

(i). Free days - 30 days

(ii). Demurrage

Demurrage shall be payable on expiry of free days at the following rates:

Period	Rate per tonne per day (Rs.)
1 - 10 days	2.00
11 - 20 days	3.00
21 - 30 days	5.00
31st day onwards	10.00

B. DRY BULK CARGO

(i). Free days - 20 days

(ii). Demurrage

Demurrage on all types of cargo shall be payable on expiry of free days at the rate of Rs.2/- per tonne per day.

(iii). Demurrage shall cease from the date of commencement of loading of cargo into the vessel.

(iv). Shut-out Cargo -
The demurrage shall be payable for shut-out cargo from the date of completion of the vessel till the clearance of the cargo at the rate as specified above.**General Notes:**

- (1). Free days for import cargo shall be reckoned excluding Customs notified holidays and Port's non-operating days after complete discharge of vessels cargo or the day when the last package was discharged.
- (2). Free days for export cargo shall be calculated from the date of aggregation of the export cargo, excluding Custom notified holidays and Port's non-operating days.
- (3). "Day" for the purpose of free days shall be reckoned as from 07.30 am to 07.30 am on the following day.
- (4). The Cargo stored in Port sheds/open plots on rental basis will be at the risk and responsibility of the shipper/ exporters/ importers.
- (5). Shippers/ Importer/Exporter shall confirm to all safety measures prescribed in the Dock Safety Regulations and they shall be solely responsible for any damages caused to the person and/ or port property.
- (6). The period of storage shall be reckoned from the actual day of receipt of goods or day of allotment of space.
- (7). The rental charges shall be deposited in advance at the Central Documentation Centre of the Port by self assessment which will be adjusted against the actual bills.

III. GROUND RENT / DEMURRAGE

Sr. No.	Description	Rate per 50 kgs. or part thereof per day (in Rs.)
1.	Ground rent for explosives or other dangerous goods.	17.88
	(a). Over 6 to 10 days	
	(b). Over 11 to 15 days	21.45
	(c). Beyond 15 days	28.60

Notes:

- (1). The weight to be charged shall be subject to a minimum of 50 Kgs. To be rounded off to the next higher multiple of 50 Kgs.
- (2). Free days shall be reckoned as 6 working days excluding Sundays, Customs notified holidays and Port's non-operating days after complete discharge of vessels cargo or the day when the last package was discharged.
- (3). "Day" for the purpose of free days shall be reckoned as from 7.30 a.m. to 7.30 a.m. of the following day.
- (4). Storage charge on container shall not accrue for the period when the Port is not in a position to deliver / ship import / export cargo for reasons attributable to the Port.
- (5). If operational area is leased on rental to users, storage charge on Cargo shall not be levied.

SECTION D - RENT ON OPEN PLOTS

Rent on open plot for storing merchandise at open plots in the declared custom bound area.

I. IMPORT

A. BREAK BULK CARGO

- (i). Free days - 10 days
- (ii). Demurrage

Demurrage shall be payable on expiry of free days at the following rates

Period	Rate per tonne per day (Rs.)
1 - 10 days	10.00
11 - 20 days	15.00
21 - 30 days	20.00
31st day onwards	15.00

B. DRY BULK CARGO

- (i). Free days - 3 days
- (ii). Normal Rent

Commodity	Normal Rent Rate per tonne per day (Rs.)
(a). Coal (all types)	0.50

(b). Metallurgical Coke (all other types)	0.50
(c). Limestone	0.75
(d). Scrap	0.75
(e). Any other bulk cargo not specified above	0.75

Normal rent shall be payable after the expiry of free days, which will be calculated based on daily delivery rate as follows after complete discharge of vessels cargo:-

Commodity	Normal Rent Rate per tonne per day
(a). Coal (all types)	1000 tonnes
(b). Metallurgical Coke (all other types)	600 tonnes
(c). Limestone	500 tonnes
(d). Scrap	800 tonnes
(e). Any other bulk cargo not specified above	800 tonnes

(iii). Demurrage

Demurrage shall be payable after the expiry of normal period at the following rates:

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate for the first five days for the balance cargo remaining after the Normal Rent Period	Rate for the sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for eleventh day to twentieth day for the balance cargo	Rate for twenty first day onwards for the balance cargo
		Rs. /MT/DAY	Rs. /MT/DAY	Rs. /MT/DAY	Rs. /MT/DAY
1.	All types of cargoes	4.00	6.00	8.00	10.00

II. EXPORT

A. BREAK BULK CARGO Open & covered Storage

- (i). Free days - 30 days
- (ii). Demurrage

Demurrage shall be payable on expiry of free days at the following rates

Period	Rate per tonne per day (Rs)
1 - 10 days	2.00
11 - 20 days	3.00
21 - 30 days	5.00
31st day onwards	10.00

**B. DRY BULK CARGO
Open & Cover Storage**

(i). Free days - 20 days

(ii). Demurrage

Demurrage on all types of cargo shall be payable on expiry of free days @ Rs.2/- per tonne per day.

(iii). Demurrage shall cease from the date of commencement of loading of cargo in to the vessel

(iv). Shut-out Cargo

The demurrage shall be payable to shut-out cargo from the date of completion of the vessel till the clearance of the cargo at the rate as specified above

General Notes

- (1). Free days for import cargo shall be reckoned excluding Customs notified holidays and Port's non- operating days after complete discharge of vessels cargo or the day when the last package was discharged.
- (2). Free days for export cargo shall be calculated from the date of aggregation of the export cargo, excluding Custom notified holidays and Port's non-operating days.
- (3). "Day" for the purpose of free days shall be reckoned as from 07.30 am to 07.30 am on the following day.
- (4). The Cargo stored in Port sheds/open plots on rental basis will be at the risk and responsibility of the shipper/exporters/importers.
- (5). Shippers/ Importer/Exporter shall confirm to all safety measures prescribed in the Dock Safety Regulations and they shall be solely responsible for any damages caused to the person and/ or port property.
- (6). The period of storage shall be reckoned from the actual day of receipt of goods or day of allotment of space.
- (7). The rental charges shall be deposited in advance at the Central Documentation Centre of the Port by self assessment which will be adjusted against the actual bills.

I(B). Rent on plots for storing Bauxite

Sr. No.	Description	Rate per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof (in Rs.)
1.	Rent on plots for storing Bauxite.	44.10

SECTION E-CARGO HANDLING LABOUR CHARGES

Sr. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per tonne (in Rs.)	
			Other than Coastal Cargo	Coastal Cargo (except iron ore and iron pellets and thermal coal)
I. STEVEDORING				
1	Pellets/Ores/Lumpy/ Fines/ Manganese/ Lime Stone/Pig Iron by grabs	Upto 250 tonnes	72.00	43.20
		251 to 500 tonnes	58.50	35.10
		501 to 750 tonnes	40.50	24.30
		751 to 1000 tonnes	32.40	19.45
		1001 to 1250 tonnes	28.80	17.30
		1251 and above	25.20	15.15
2	Lumpy/Ore/Fines/Pellets by net Slings	Upto 200 tonnes	99.00	59.40
		201 to 250 tonnes	82.80	49.70
		251 and above	70.20	42.15
3	Coal/Coke by net Slings	Upto 150 tonnes	126.00	75.60
		151 to 200 tonnes	99.00	59.40
		201 and above	82.80	49.70
4	Coal/coke/Met/R.P. Coke by grabs	Upto 250 tonnes	79.20	47.55
		251 to 500 tonnes	54.00	32.40
		501 to 750 tonnes	36.00	21.60
		751 to 1000 tonnes	27.00	16.20
		1001 and above	22.50	13.50
5	Fertilizers/Foodgrains by grabs	Upto 350 tonnes	96.30	57.80
		351 to 450 tonnes	81.00	48.60
		451 to 550 tonnes	64.80	38.90
		551 and above	58.50	35.10
6	Fertilizers/Foodgrains with Slings and pay loader/JCB	Upto 200 tonnes	117.00	70.20
		201 to 300 tonnes	99.00	59.40
		301 to 400 tonnes	81.00	48.60
		401 and above	67.50	40.50
7	Fertilizers/foodgrains by net Slings	Upto 120 tonnes	180.00	108.00
		121 to 150 tonnes	157.50	94.50
		151 and above	126.00	75.60
8	Bagged cargo fertilizer/sugar/ foodgrains (including stacking in the hatch)	Upto 120 tonnes	171.00	102.60
		121 to 150 tonnes	144.00	86.40
		151 and above	112.50	67.50
9	Scrap by grabs	Upto 150 tonnes	135.00	81.00
		151 to 250 tonnes	108.00	64.80
		251 to 350 tonnes	81.00	48.60
		351 and above	72.00	43.20
10	Bauxite	Upto 500 tonnes	54.00	32.40
		501 to 750 tonnes	38.70	23.25
		751 to 1000 tonnes	31.50	18.90
		1001 and above	28.80	17.30
11	Alumina/C.P. coke in Jumbo bags to sling and open the bags in the hold	Upto 150 tonnes	117.00	70.20
		151 to 200 tonnes	103.50	62.10
		201 to 250 tonnes	94.50	56.70
		251 to 300 tonnes	85.50	51.30
		301 and above	76.50	45.90

Sr. No.	Cargo	Average output per hook per vessel	Rate per tonne (in Rs.)	
			Other than Coastal Cargo	Coastal Cargo (except iron ore and iron pellets and thermal coal)
12.	Alumina/C.P. coke in Jumbo bags	Upto 150 tonnes	106.20	63.75
		151 to 200 tonnes	103.50	62.10
		201 to 250 tonnes	90.00	54.00
		251 to 300 tonnes	76.50	45.90
		301 and above	67.50	40.50
13.	H.R. Coils/Steel Slabs by slings	Upto 350 tonnes	63.00	37.80
		351 to 500 tonnes	54.00	32.40
		501 to 750 tonnes	45.00	27.00
		751 to 1000 tonnes	40.50	24.30

II. SHORE OPERATIONS		Average out put per hook per vessel	Rate per tonne (in Rs.)
14.	Loading/Unloading of Steel Slabs and coils at R & D Yard/Open Plot.	Upto 350 tonnes	13.50
		351 to 500 tonnes	12.60
		501 to 750 tonnes	11.70
		751 to 1000 tonnes	10.80
15.	Loading/Unloading of Alumina/C.P. Coke jumbo bags in sheds/open plot	Upto 120 tonnes	27.00
		121 to 150 tonnes	23.40
		151 to 180 tonnes	21.60
		181 and above	19.80
16.	Bagged Cargo Loading/Unloading of Fertilizers/ Sugar/ Foodgrains etc., into/from trucks/wagons in the shed (one operation)	Upto 120 tonnes	63.00
		121 to 150 tonnes	54.00
		151 and above	45.00
17.	Bagged Cargo (loading in trucks in the shed and for placing on net slings at berths) (two shore operations)	Upto 120 tonnes	126.00
		121 to 150 tonnes	108.00
		151 and above	90.00

III. CONTAINER HANDLING		Average output per hook per trawler	Rate per TEU
18.	Stuffing/de-stuffing from Fishing Trawler	Upto 3 TEUs	9900.00
		4 to 6 TEUs	2700.00
		7 TEUs and above	1800.00
19.	Containers loading/unloading from/into vessels	Upto 30 boxes	450.00 per box subject to a min. of Rs.10,800/-
		31 Boxes and above	Rs.360.00 per box
20.	Containers Stuffing/de-stuffing (manual)	Upto 3 TEUs	5760.00
		4 to 6 TEUs	1440.00
		7 TEUs and above	1080.00
21.	Container Stuffing/de-stuffing (with forklift)	Upto 3 TEUs	2880.00
		4 to 6 TEUs	720.00
		7 TEUs and above	450.00
22.	Containers Stuffing/ de-stuffing (Personal effects)	Upto 3 TEUs	3600.00
		4 to 6 TEUs	900.00
		7 TEUs and above	720.00

Notes:

- (1). In case of handling coastal cargo eligible for concessional tariff and for coastal containers involving ship-shore transfer from/quay to/from storage yard, 60% of the rates prescribed for normal cargo in the above schedules will be levied if not prescribed specifically in this schedule.
- (2). The average output per hook /shift per vessel shall be arrived as follows:
 - (i) The tonnage as per Bill of Lading shall be divided by the number of hooks employed for the vessel to determine the tonnage per hook for the vessel.
 - (ii). In the case of shore operations the shift-wise tonnage as per tally sheet based on the lorry / railway/packing list will be the basis for billing.
 - (iii). The fraction of output below 0.5 shall be ignored and 0.5 and above shall be rounded off to the next higher tonne.
- (3). The handling charges for transshipment container shall be concessional rate not exceeding 1.5 times the handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle.

SECTION F - RATES OF EMBARKATION AND DIS-EMBARKATION OF PASSENGERS FROM CRUISE VESSELS

Ceiling Rate in Rs. per Passenger			
Sr. No.	Particulars	Coastal passenger vessels	Foreign passenger vessels
(i).	For embarkation	Rs. 250/-	Rs. 387/-
(ii).	For disembarkation	Rs. 250/-	Rs. 387/-
(iii).	For transit passenger	Rs. 150/-	Rs. 291/-

PART - III

ESTATE RENTALS

General Note:

All the conditions / notes stated hereinunder to govern the rates prescribed in this Section shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy guidelines announced by the Government in February/March 2004. In case of disagreement, the conditions prescribed by the Government in the Land Policy guidelines shall prevail.

I. LICENCE FEE ON PORT LAND FOR OFFICE BUILDING AND OTHER STRUCTURES:

Description	Rate per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof (in Rs.)
Licence fee on Port land for maintaining office building & other structures. - At Mormugao Harbour and Vasco at General Wharf level.	292.00
- At Marmugao Headland slopes and Baina	232.00

Notes:

- (1). In case the land is used for building structures for residential purpose, for which approval of the Board is to be obtained, the rate at Mormugao Harbour (MRH) and Vasco at general Wharf level Rs.292.00 per 10 Sq.m. or part thereof per calendar month or part thereof.

- (2). In case the land is licensed for building structures for residential purpose, for which approval of the Board is to be obtained, the rate at Mormugao, Headland slopes and Baina – Rs.232.00 per 10 sq.m. or part thereof per calendar month or part thereof.

II. CHARGES FOR OCCUPATION OF FORESHORE LAND:

Sr. No.	Description	Rate (in Rs)	Unit
1.	For the purpose of carrying out launch/barge repairs or any other industry at Vasco bay.	250.00	Per 10sq.m. or part thereof per calendar month or part thereof.
2.	For locating barge building/ repair workshop or any other industry beyond Vasco Bay upto Port Limits.	43.50	- do -
3.	Licence fee for utilisation of the area falling within the regulatory limits of the Port.		
	- For commercial purpose.	30.00	Per sq.m. subject to minimum of Rs.10000/- once in respect of one utilisation.
	- For non-commercial purpose.	20.00	Per sq.m. subject to minimum of Rs.2000/- Once in respect of one utilisation.

IV. WAY LEAVE CHARGES

Sr. No.	Description	Rate per 10 sqm. or part thereof per calendar month or part thereof (in Rs.)
1.	Way leave charges for areas at Mormugao Harbour, Vasco da Gama	300.00
2.	Way leave charges for areas at Mormugao Headland slopes and Baina	100.00
3.	Way leave charges for land beyond Mormugao Municipal Limit	25.00

Note:

- (1). Area for this purpose shall be arrived at taking into account the external diameter of the pipeline plus 30 (thirty) centimeters as working space as the width and length of the pipeline.

PART – IV

SECTION - C- SUNDRY CHARGES

I. HIRE OF CARGO HANDLING EQUIPMENT

Sr. No.	Description	Rate (in Rs.)	Unit
1	Charges for the use of forklifts		
	- 3 tonnes	518.75	Per hour or part thereof.
	- 2 tonnes	462.50	Per hour or part thereof.

2	Crane-30 tonnes	12,750.00	Per day shift of 8 hours.
		1,593.75	Per hour or part thereof.
		6,375.00	Minimum charges per requisition for 4 hours
3	8 tonnes crane	2,125.00	Per day shift of 8 hours.
		268.75	Per hour or part thereof.
		1060.00	Minimum charges per requisition for 4 hours
4	3 tonnes crane	1,375.00	Per day shift of 8 hours.
		175.00	Per hour or part thereof.
		693.75	Minimum charges per requisition for 4 hours

Notes:

- (1). 1st shift is calculated (standard time) from 7.30 to 12.30 hours & 13.00 to 16.00 hours.
- (2). 2nd shift is calculated from 15.30 to 20.30 hours and from 21.00 to 24.00 hours.
- (3). 3rd shift is calculated from 23.30 to 3.30 hours and from 4.00 to 8.00 hours.
- (4). The period prior to the recess or the period after the recess during any of the three shifts will be considered as half-shift.
- (5). Recess period is reckoned from:
12.30 hours to 13.00 hours during the 1st shift.
20.30 hours to 21.00 hours during the 2nd shift.
03.30 hours to 04.00 hours during the 3rd shift.

II. HIRE OF MACHINERY, EQUIPMENT AND MISCELLANEOUS RATES

Sr. No.	Description	Rate Rs.	Unit
1.	Reach Stacker #	12375.00	Per Shift of 8 hours
		465.00	Per move
2.	Supply of electric energy	4.25	per unit (Rates would be modified as notified by Govt. of Goa from time to time)
3.	Entry of Trucks in Harbour area.	31.25	Per vehicle per each entry

Note:

- # It is mandatory to use only the Port's Reach Stacker subject to its availability to the hirer for operations incases when the Reach Stacker though requisitioned but could not be spared by the MOPT for reason like maintenance, overhaul repairs, non-availability because of being hired by another party etc. as certified by the authorised officer of the MOPT, private equipment will be allowed to be used for operations.

III. HIRE OF FLOTILLA

Sr. No.	Description	Rate Rs.	Unit
1.	Launches (For transporting personnel, provisions, spares, etc.)	15600.00	Per Shift of 8 Hrs.
		8450.00	Minimum charges per requisition for 4 hrs.
		2275.00	For every additional hour or part thereof
2.	Launch (For Survey Work)	31642.00	Per Shift of 8 Hrs.
		16250.00	Minimum charges per requisition for 4 hrs.
		4225.00	For every additional hour or part thereof

3.	Dumb Barge (For Buoy Mooring work, etc.)	31720.00	Per Shift of 8 Hrs.
		16250.00	Minimum charges per requisition for 4 hrs.
		4225.00	For every additional hour or part thereof
4.	Dumb Barge (For transporting goods, slops, etc.)	17745.00	Per Shift of 8 Hrs.
		9100.00	Minimum charges per requisition for 4 hrs.
		2405.00	For every additional hour or part thereof

Note:

Rates are inclusive of fuel and lubricants.

PART - V

SPECIAL RATE

1. (a). To meet the pension liability accrued upto 31st March 2000 based on the actuarial valuation made by the LIC, a special rate as a percentage of the various charges notified in the Scale of Rates under Part I to Part IV shall be levied commencing from the date of implementation of this scale of rates till the financial year 2012-13.
- (b). The special rate shall be applicable on the Estate Rentals prescribed notified in the Scale of Rates under part IV provided that the individual lease agreements contain a special clause permitting revision of rates, from time to time.
2. The special rate shall be @ 7% of the respective charges payable by users from the date of implementation of this Scale of Rates till end of the financial year 2012-13.
3. The Mormugao Port Trust shall apply the revenue generated through this special rate only for the specified purpose.
4. The Mormugao Port Trust shall maintain a separate account covering the receipts and payments in this regard.
